

II. D. 696/10

BETRIEBSRESULTATE

DER

HERZOGLICH BRAUNSCHWEIGISCHEN

EISENBAHNEN

VOM

JAHRE 1866.

UB Braunschweig 84



10279-463-8

BETRIEBSRESULTATE

DER

HERZOGLICH BRAUNSCHWEIGISCHEN

EISENBAHNEN

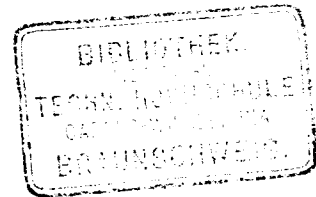
VOM

JAHRE 1866.

VERÖFFENTLICHT

DURCH DIE

HERZOGLICH BRAUNSCHWEIG-LÜNEBURGISCHE EISENBAHN- UND POST-DIRECTION.



BRAUNSCHWEIG,

DRUCK UND PAPIER VON FRIEDRICH VIEWEG UND SOHN.

1867.

Inhaltsverzeichniss.

Tabelle	I. Bahnbeschreibung	Seite 3 bis 7
„	II. Beschreibung des Oberbaues	„ 8 „ 21
„	III. Bauwerke auf den Bahnhöfen und Haltestellen	„ 22 „ 27
„	IV. Bestand der Locomotiven und Tender	„ 28 „ 31
„	IVa. Nachweisung der unbrauchbar gewordenen und ausser Betrieb gesetzten Locomotiven	„ 30 u. 31
„	V. Bestand der Wagen	„ 32 bis 34
„	VI. Anlage - Capital	„ 35 „ 39
„	VII. Beamten- und Arbeiter - Personal	„ 40 u. 41
„	VIII. Leistungen der Locomotiven	„ 42 bis 45
„	IX. Leistungen der Wagen	„ 46 „ 48
„	X. Personen- und Güter - Frequenz	„ 49 „ 51
„	XI. Massen - Frequenz	„ 52 u. 53
„	XII. Uebersicht vom Personen - Verkehre	„ 54 bis 56
„	XIII. Commercielle Uebersicht vom Güterverkehre	„ 57 „ 65
„	XIV. Leistungen des elektro - magnetischen Telegraphen	„ 66 u. 67
„	XV. Einnahme	„ 68 u. 69
„	XVI. Ausgabe. Anhang zu Tabelle XVI.	„ 70 bis 72
„	XVII. Abrechnung	„ 73 bis 75
„	XVIII. Unterhaltung der Locomotiven und Tender	„ 76
„	XIX. Unterhaltung der Wagen	„ 77
„	XX. Betriebsverhältnisse seit Erbauung der Bahnen	„ 78 u. 79
„	XXI. Verhältnisse der Unterstützungsanstalt für das Eisenbahn- Personal	„ 80
„	XXII. Maasse, Gewichte und Münzen	„ 81 u. 82

I.

B a h n b e s c h r e i b u n g

am Ende des Jahres 1866.

Bahnbeschreibung am Ende des Jahres 1866 (Fortsetzung).

Haupt- richtung der Bahn.	Zwischenlängen		Mit Bezug auf die Meilen- steine		Länge		Doppelgleis.	Nebengleise		Neigungsverhältnisse										Richtungsver- hältnisse.		
										Länge			Erhebung	Senkung	Mittlere Steigung	Mittleres Gefälle	Maximum		Länge		Kleinsten Radius der Curven.	
	von der Station	nach der Station	von	bis	für den Tarif ab- gerundet.	genau.		auf dem Bahnhofs	Meilen	horizontal.	in Steigungen.	in Gefällen.					zwischen den End- punkten.	zwischen den End- punkten.	der Steigung	des Gefälles.		in grader Linie.	in Curven.
	Nro.	Nro.	Meil.	Meil.	Meil.	Meil.		Meil.	Meil.	Meil.	Meil.	Fuss	Fuss			Meil.	Meil.	Ruth.				
Braunschweig- Kreienzen.	Börssum	Salzgitter	3,20	5,25	2	2,05	—	Salzgitter	0,2 3	0,561	1,489	—	108,49	—	1/316	—	1/150	—	1,197	0,853	250	
	Salzgitter	Ringelheim	5,25	5,89	1/2	0,64	—	Ringelheim	0,140	0,39	0,179	0,071	15,05	—	1/1105	—	1/140	1/140	0,438	0,202	500	
	Ringelheim	Lutter a. B.	5,89	6,80	1	0,91	—	Lutter a. B. b. Neukrug Mansfelder Hütte dasselbst	0,169 0,039 0,031	0,06	0,711	0,139	100,96	—	1/234	—	1/110	1/110	0,462	0,448	250	
	Lutter a. B.	Seesen	6,80	8,69	2	1,89	—	Seesen	0,257	0,657	0,948	0,285	139,11	—	1/353	—	1/140	1/200	0,661	1,229	250	
	Seesen	Gandersheim	8,69	10,56	1 3/4	1,87	—	Gandersheim	0,203	0,186	0,128	1,556	—	246,85	—	1/197	1/144	1/140	1,002	0,868	250	
	Gandersheim	Kreienzen	10,56	11,35	3/4	0,79	—	Kreienzen	0,637	0,136	—	0,654	—	104,73	—	1/196	—	1/144	0,476	0,314	125	
	Börssum	Kreienzen	3,20	11,35	8	8,15	—	—	1,695	1,99	3,455	2,705	72,03	—	1/2942	—	1/140	1/140	4,236	3,914	125	
Kreienzen- Holzminden.	Kreienzen	Naensen	11,35	12,62	1 1/2	1,27	—	Naensen	0,123	0,071	1,185	0,014	355,06	—	1/93	—	1/60	—	0,577	0,693	80	
	Naensen	Vorwohle	12,62	14,41	1 3/4	1,79	—	Vorwohle	0,098	0,454	1,065	0,271	70,51	—	1/660	—	1/250	1/250	0,767	1,023	160	
	Vorwohle	Stadtdoldendorf	14,41	15,36	1	0,95	—	Stadtdoldendorf	0,198	0,096	0,394	0,460	—	3,12	—	1/7916	1/250	1/250	0,529	0,421	150	
	Stadtdoldendorf	Holzminden	15,36	17,34	2	1,98	—	Holzminden	0,759	0,41	—	1,57	—	455,96	—	1/112 ⁹	1/60	1/80	0,859	1,121	150	
	Holzminden	Landesgrenze	17,34	17,632	0,3	0,292	—	—	—	0,115	—	0,177	—	18,46	—	1/111	—	1/250	0,181	0,111	200	
	Kreienzen	Landesgrenze	11,35	17,632	6,3	6,282	—	—	1,178	1,146	2,644	2,492	—	51,97	—	1/3143	1/60	1/80	2,913	3,369	80	

Wiederholung.

Alle Bahnen in der Richtung von Braun- schweig	Braunschweig	Landesgrenze	0,00	2,506	2½	2,506	2,366	—	0,182	0,374	1,316	0,816	17,9	—	1/6630	—	1/60	1/124	1,506	1,00	400
	Braunschweig	Oschersleben	0,00	8,89	9	8,89	8,89	—	4,147	1,52	4,37	3,00	43,95	—	1/5259	—	1/400	1/480	6,112	2,778	231,48
	Jerxheim	Helmstedt	5,66	8,61	3	2,95	—	—	0,611	1,106	1,795	0,049	182,44	—	1/123	—	1/185	$\frac{1}{426\frac{2}{3}}$	1,803	1,147	150
	Büddenstedt	Trendelbusch	7,636	8,042	1½	0,406	—	—	0,04	0,067	0,339	—	52,5	—	1/201	—	1/120	—	0,321	0,085	100
	Wolfenbüttel	Harzburg	1,58	6,03	4½	4,50	—	—	1,082	0,706	3,358	0,436	561,74	—	1/208	—	1/53	1/310	2,926	1,574	225
	Börssum	Kreienzen	3,20	11,35	8	8,15	—	—	1,695	1,990	3,455	2,705	72,03	—	1/2942	—	1/140	1/140	4,236	3,914	125
	Kreienzen	Landesgrenze	11,35	17,632	6,3	6,282	—	—	1,178	1,146	2,644	2,492	—	51,97	—	1/3143	1/60	1/60	2,913	3,369	80
	—	—	—	—	33,3	33,654	11,256	—	8,935	6,909	17,277	9,498	—	—	—	—	1/58	1/60	19,817	13,867	80

Niveauverhältnisse.						Brücken und Canäle unter | neben der Bahn				Uebergangswerke. Anzahl der Ueber- gänge				Wärter- stationen. Anzahl der			Telegraphen. Anzahl der		Eröffnung		Bemer- kungen.				
Länge			Mittlere Höhe der Dämme. Fuss	Mittlere Tiefe der Einschnitte. Fuss	Maximum der Höhe der Dämme. Fuss	Maximum der Tiefe der Ein- schnitte. Fuss	a. von und über 12 Fuss Weite. b. unter 12 Fuss Weite.				Anzahl der Bahn (Viaducte). unterhalb der Bahn (Brückenthore).				Weichenwärter.	Bahn- u. Uebergangs- wärter.	Wärterhäuser.	Schlagläume.	Warnungsfähle.	opti- schen Telegraphen.		elektro- magne- tischen Drathleiten- werke. Glockenwerke.	des ersten Gleises.	des zweiten Gleises.	
in der ungefähren Höhe des natürl. Bodens. Meil.	in Dämmen über 1 Fuss Höhe. Meil.	in Einschnitten über 1 Fuss Tiefe. Meil.					Anzahl der- selben. Fuss	Gesamtweite. Fuss	Anzahl der- selben. Fuss	Gesamtweite. Fuss	oberhalb der Bahn (Viaducte).	unterhalb der Bahn (Brückenthore).	Ueberfahrten.	Uebertriften.											Uebergänge.
0,217	1,356	0,477	5,7	3,8	17	10	{a. 4 b. 31}	367 120 1/2	22	—	56 1/2	—	—	26	—	—	—	16	16	52	46	16	3	17	
0,042	0,30	0,298	4,28	6,1	9	12,5	{a. — b. 9}	— 31	15	—	29 1/2	—	—	11	—	—	3	4	6	22	17	5	3	7	
0,048	0,516	0,346	19,36	16,3	57	69	{a. 5 b. 4}	267 15	—	8	12 1/2	—	4	8	1	2	2	7	8	20	11	8	3	8	
0,212	0,79	0,888	12,38	14,53	36	40	{a. 4 b. 18}	86 64	—	17	33 1/2	2	4	17	—	1	3	17	19	34	18	20	3	20	
0,082	1,002	0,786	15,48	17	55	40	{a. 6 b. 24}	112 78 1/2	19	—	35	1	5	19	—	—	3	17	20	39	18	19	3	20	
0,024	0,45	0,316	18,00	16,3	33	75	{a. 6 b. 6}	193 13	—	8	8	—	2	7	—	1	4	7	11	16	9	9	3	10	
0,625	4,414	3,111	11,87	13,08	57	75	{a. 25 b. 92}	1030 322	—	89	175	3	15	88	1	4	15	68	80	183	119	77	3	82	5. Aug. 1856.
—	0,688	0,582 ⁹⁾	35,52	25,28	110	120	{a. 8 b. 6}	780 19	2 22	136 54	—	8	8	2	1	2	15	17	26	24	16	210 ⁹⁾	17		
—	0,748	1,042	18,42	12,79	72,91	42	{a. 2 b. 22}	38 95	1 9	16 20 1/3	—	3	3	10	—	—	2	16	18	20	20	18	2	19	
—	0,648	0,302	26,88	40,4	95,77	124,1	{a. 6 b. 10}	106 38	— 29	— 54	—	4	5	—	—	2	8	10	10	10	10	2	2	12	
0,041	0,974	0,965	14,53	9,75	56,8	51,07	{a. 7 b. 22}	132 94	1 28	20 96	—	1	7	10	—	1	2	18	20	22	22	19	2	18	
0,037	0,199	0,056	4,23	9,3	12,01	15,01	{a. 1 b. 3}	16 10	— 4	— 17	—	1	1	—	—	3	2	5	2	2	2	4	2	5	
0,078	3,257	2,947	21,68	16,59	110	124,1	{a. 24 b. 63}	1072 256	4 92	172 241 1/3	4	23	34	2	2	11	—	70	74	78	67	2	71	1. Octbr. 1865.	

⁹⁾ Zu den Einschnitten sind 2 Tunnel mit 0,029 u. 0,11 Meil. überh. 0,147 Meilen gerechnet.

¹⁰⁾ Durch 2 Tunnel eine 3. Lei- tung.

⁹⁾ Zu den Einschnitten sind 2 Tunnel mit 0,029 u. 0,118 Meil. überhöht gerechnet.
¹⁰⁾ Durch 2 Tunnel eine 3. Lei-
tung.

II. Beschreibung des Oberbaues

am Ende des Jahres 1866.

Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine			Länge der Gleisstrecken. Meilen	Bettung.				Material.	Schienen.										Schwellen.			
				Stärke unter					Länge pro Stück. Fuss	3" hoch mit flachen Köpfen, 15,77 Pfund pro Fuss. Meilen	4" hoch mit flachen Köpfen, 19 Pfund pro Fuss. Meilen	4 3/4" hoch mit doppelten Köpfen, 19 Pfund pro Fuss. Meilen	4 1/2" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,5 Pfund pro Fuss. Meilen	5 1/4" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,7 Pfund pro Fuss. Meilen	Hohl-schienen, 12 Pfund pro Fuss. Meilen	Flachschienen, 4,68 Pfund pro Fuss. Meilen	4 7/8" hoch mit gewölbten Köpfen, 21,29 Pfd. pro Fuss (Südbahnprofil). Meilen	Unter jeder Schienen- länge liegen.				
				Holz- schwellen		Stein- schwellen												St. lang, 9' b. 9 1/2' Stark.	St. lang, 8' bis 8 1/2' b. 9 1/2' stark.	Steine als Stosschwel- len, 2 b. 2 1/2' □, 12 b. 15' stark. Stück	Steine als Mittelschwel- len, 2' □, 12 b. 15' stark. St.	
				Breite. Fuss	Tiefe. F.	Breite. Fuss	Tiefe. Fuss															
von Nro.	bis Nro.																					
A. Hauptgleise.																						
1. Brschw.-Magdb. Bahn.																						
a. Südwl. Gleis (hin)																						
	0.00	0.03	0.03	12	1	—	—	Kies	17	—	0.03	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—
	0.03	0.15	0.12	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	0.12	1	6	—	—
	0.15	0.16	0.01	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	0.01	1	5	—	—
	0.16	0.17	0.06	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	0.06	—	—	—	—	—	1	7	—	—
	0.22	0.27		12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	0.09	1	7	—	—
	0.17	0.22	0.09	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	0.27	0.31		12	1	—	—	"	20	—	—	—	Ganz eiserner Oberbau (cfr. Anlage)									
	0.31	0.43	0.22	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	0.18	1	7	—	—
	0.86	0.96		12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	0.32	1	7	—	—
	0.43	0.61	0.18	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	0.61	0.86		12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	0.96	0.97	0.32	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1.17	1.23		12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	0.20	—	—	—	—	—	—	—	—	
	0.97	1.17	0.20	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7	—	—
	1.23	1.29		12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	0.26	1	6	—	—
	1.33	1.35	0.26	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1.36	1.54		12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1.29	1.30	0.03	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	0.03	—	—	—	1	7	—	—
	1.32	1.33		12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	0.02	1	7	—	—
	1.35	1.36	0.02	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1.30	1.32		12	1	—	—	"	17	—	0.02	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1.54	1.56	0.02	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1.56	1.64		12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	0.08	1	5	—	—
	1.64—1.78.	1.97	0.08	12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	1.68	1	7	—	—
	3.12—3.30.	3.42		12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	7.25—7.27.	7.53	1.68	12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	7.65—7.70.	8.87		12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1.78—1.97.	2.55	1.45	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	2.92—3.12.	4.27		12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		2.31	0.24	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	0.24	—	—	—	—	—	—	—	—	
		2.91		12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		3.30	0.12	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	4.97—5.27.	5.59		12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	8.77—8.83.	8.84	0.50	12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		5.27		12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		5.47	0.20	12	1	—	—	"	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		5.59		12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		5.71	0.51	12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		7.61		12	1	—	—	"	22 2/3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		6.18	1.33	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		7.27		12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		7.70	1.07	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		8.83		12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		8.86	0.02	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		8.87		12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
b. Nordöstl. Gleis (her)																						
	0.00	0.03	0.03	12	1	—	—	"	17	—	0.03	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—
	0.03	0.16	0.13	12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	0.16	0.25	0.09	12	1	—	—	"	22 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	0.25—0.31.	0.43	0.77	0.85	12	1	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	0.80—0.86.	0.96	1.35		12	1	—	—	"	19 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
c. Stahlschienen.																						

Art der Schwellen.	Präparirt mit Zink- chlorid.	Befestigungsmittel.																						
		An jeder einzelnen Schiene befinden sich																						
		auf den Stossschwellen								auf d. Steinen als Stossschwellen			auf den Mittelschwellen						auf den Steinen als Mittelschwellen					
		Platten. St.	Schienenstühle. St.	Einfache Laschen. St.	Winkellaschen. St.	Hakenagel. St.	Schrauben zu Platten und Stühlen. St.	Laschenschrauben. St.	Steg mit 1 Loch. St.	Steg mit 2 Loch. St.	Winkellaschen. St.	Laschenschrauben. Stück.	Hakenagel. Stück.	Schienenstühle. Stück.	Schrauben. Stück.	Hakenagel. Stück.	Nagel ohne Köpfe. St.	Platten. Stück.	Steg mit 1 Loch. St.	Steg mit 2 Loch. St.	Winkellaschen. St.	Laschenschrauben. St.	Hakenagel. St.	Steinschrauben. St.
Eichen	theilweise	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	12	1	—	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	14	—	1	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	14	—	1	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—
Eichen, Buchen u. Kiefern	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—	—
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	12	1	—	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—
Eichen und Kiefern	sämmtl.	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	12	1	—	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	8	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	8	—	2	—	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	4	8	—	2	—	—	—	—	—	—	—
"	"	—	—	—	2	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	4	10	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Eichen und Kiefern	theilweise	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	theils 2	4	—	—	—	—	—	theils 4	8—12	—	theils 2	—	—	—	—	—	—	—
Eichen	sämmtl.	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—
"	theilweise	1	—	2	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—
"	"	1	—	2	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—
Eichen und Kiefern	"	1	—	2	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—

Beschreibung des Oberbaues am Ende des Jahres 1866 (Fortsetzung).

	Endpunkte der Gleisstrecken mit Bezug auf die Meilensteine		Länge der Gleisstrecken. Meilen	Bettung.				Material.	Schienen.								Schwellen.				Art der Schwellen.	Präparirt mit Zinkchlorid.	Befestigungsmittel.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
				Stärke unter					Länge pro Stück. Fuss	3" hoch mit flachen Köpfen, 15,77 Pfund pro Fuss. Meilen	4" hoch mit flachen Köpfen, 19 Pfund pro Fuss. Meilen	4 3/4" hoch mit doppelten Köpfen, 19 Pfund pro Fuss. Meilen	4 1/2" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,5 Pfund pro Fuss. Meilen	5 1/2" hoch mit gewölbten Köpfen, 18,7 Pfund pro Fuss. Meilen	Hohl-schienen, 12 Pfund pro Fuss. Meilen	Flach-schienen, 4,68 Pfund pro Fuss. Meilen	4 7/8" hoch mit gewölbten Köpfen, 21,29 Pfd. pro Fuss (Südbahnprofil). Meilen	Unter jeder Schienenlänge liegen.					An jeder einzelnen Schiene befinden sich																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
																							auf den Stossschwellen																auf d. Steinen als Stossschwellen		auf den Mittelschwellen						auf den Steinen als Mittelschwellen																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
				Holz-schwellen	Stein-schwellen	Breite. Fuss	Tiefe. Fuss											Platten. St.	Schienenstühle. St.	Einfache Laschen. St.			Winkellaschen. St.	Haken-nagel. St.	Schrauben an Platten und Stützen. St.	Laschenschrauben. St.	Steg mit 1 Loch. St.	Steg mit 2 Loch. St.	Winkellaschen. St.	Laschenschrauben. St.	Haken-nagel. St.	Schienenstühle. St.	Schrauben. Stück	Haken-nagel. Stück	Nagel ohne Köpfe. St.	Platten. Stück	Steg mit 1 Loch. St.	Steg mit 2 Loch. St.	Winkellaschen. St.	Laschenschrauben. St.	Haken-nagel. St.	Steinschrauben. St.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
				Breite. Fuss	Tiefe. Fuss																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
5,60—5,61; 5,62—5,68. 7,59—7,61. 8,83—8,84.	0,31	0,43	0,22	12	1	—	—	Kies	20	—	—	Ganz eiserner Oberbau (cfr. Anlage)																Eichen und Kiefern	theilweise	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

am Ende des Jahres 1866 (Fortsetzung).

[illegible]

Beschreibung des Oberbaues am Ende des Jahres 1866 (Fortsetzung).





[illegible]

am Ende des Jahres 1866 (Fortsetzung).

[illegible]

Anlage zu Tabelle II.

Construction des ganz eisernen Oberbaues auf der Braunschweig-Wolfenbütteler Bahnstrecke zwischen 0,31 bis 0,43 und 0,86 bis 0,96.

	Endpunkte der Gleis- strecken mit Bezug auf die Meilensteine		Länge der Gleis- strecken. Meilen	Bettung.			Schienen.				Winkel.					An jeder Schiene befinden sich											
				Breite.	Tiefe.	Material.	Länge pro Stück. Fuss	Höhe. Zoll	Stärke im Stege. Zoll	Gewicht pro lfd. Fuss. Pfund	Anzahl.	Länge. Fuss	Höhe. Zoll	Stärke. Zoll	Gewicht pro lfd. Fuss. Pfd.	Querverbindungen.					Befestigungsmittel.						
																Anzahl.	Form.	Länge.	Höhe.	Stärke.	Gewicht pro Stück. Pfd.	Laschen- platten.	Schrauben			Niete.	Futter- stücke.
	von Nro.	bis Nro.		Fuss	Fuss		Fuss	Zoll	Zoll														für die Laschen- platten.	für die Schienen.	für die Querver- bindun- gen.		
Oestliches Gleis	0,31	0,43	0,12	12	1	Kies	20	3 ³ / ₈	1 ¹ / ₂	10,6	2	20	6 ¹ / ₂	9 ⁹ / ₁₆	15,3	4		6' 7"	5	3 ³ / ₈	75,6	1	8	14	—	16	—
	0,86	0,96	0,10	12	1	Kies	20	3 ¹⁵ / ₁₆	5 ⁵ / ₈	12,01	2	20	6 ³ / ₄	3 ³ / ₈	12,42	4		5' 1 ¹ / ₃ "	1 ¹³ / ₁₆	5 ⁵ / ₁₆	35,2	1	8	16	16	—	4
Westliches Gleis	0,31	0,43	0,12	12	1	Kies	20	3 ³ / ₈	1 ¹ / ₂	10,6	2	20	5 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	13	7		4' 11 ¹ / ₃ "	3 ¹ / ₄	1 ¹ / ₂	22,7	1	8	14	—	14	7
	0,86	0,96	0,10	12	1	Kies	20	3 ¹⁵ / ₁₆	5 ⁵ / ₈	12,01	2	20	6 ³ / ₄	3 ³ / ₈	12,42	4		5' 1 ¹ / ₃ "	1 ¹³ / ₁₆	5 ⁵ / ₁₆	35,2	1	8	16	16	—	4

III. Bauwerke auf den Bahnhöfen und Haltestellen am Ende des Jahres 1866.

Station.	Weichen.				Drehscheiben.		Roll-tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.		Nebengebäude.		Güter-schuppen.		Maschinen-häuser.		Wasser-stationen.		Cokeschuppen.		Wagen-schuppen.		Reparaturwerkstätten.		Brücken-waagen.	Elektrische Telegraphen-apparate.		Bemerkungen.				
	Aelteres System.			Selbst-thätige 2spurige	Stück.	Durch-messer.				Stück.	Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.		Stück.	Flächen-inhalt.		Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	System der Apparate.
	2spurige Stück.	3spurige Stück.	4spurige Stück.																														
Braunschweig	—	1	—	117	6	24½ 24½ 32 37¼ 44 38½	2	2	1 390	1	53 200¹ 14 135² 4 480³	1	111¹ 64¹ 3 088² 3 357¹ 486¹ 943¹ 820² 124¹ 725¹ 725¹ 64¹ 72¹ 170¹ 72¹ 3 690² 284¹ 16¹ 406¹	1	10 643¹ 58 716¹ 4 896² 5 250¹	1	24 882¹ 9 465² 26 260¹ 27 558¹	2	in den Ma-schinen-häusern enthalten	1	5 356² 820¹	1	10 752¹ 12 480¹	1	4 164³ 2 928² 29 518¹ 716¹ 34 200¹ 1 436¹ 1 048² 1 848¹ 900¹ 1 520¹ 364¹ 453¹	1	6	Morse	Die einstöckigen Gebäude sind mit ¹, die zweistöckigen mit ² u. die dreistöckigen mit ³ bezeichnet.				
Den Privatanlagen gehörig	—	—	—	4		3	25¾ 16¼ 27½ 26 28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Wolfenbüttel	—	—	—	46		1	26½ 37½	—	1	1 194	1	4 531² 2 024³ 1 792¹ 840²	1	1 058¹ 221¹ 143¹ 226¹	1	1 070² 9 480¹ 145¹	—	—	1	462²	1	702¹	1	2 560¹	—	—	1	4	Morse				
Der Ravensberger Spinnerei daselbst gehörig	—	—	—	2		1	27¾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Der Zuckerfabrik Wendessen gehörig	—	—	—	2		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Detmum	—	—	—	—		—	—	—	—	—	1	1 219¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Schöppenstedt	—	—	—	14		1	26½	—	1	504	1	2 248²	1	240¹ 850¹	1	1 821¹	—	—	1	590² 630²	1	300¹	—	—	—	—	—	1	Morse				
Der Zuckerfabrik das. gehörig Watenstedt	—	—	—	1		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Der Zuckerfabrik das. gehörig Jerxheim	1	—	—	27		1	38	—	1	800 420	1	2 248² 255¹	1	4 980² 768¹ 1 200¹ 240¹ 266¹	1	2 160¹	1	5 355¹	1	576² 2 712²	1	1 200² in der westlichen Wasserstation	1	2 880¹	1	756² in der westlichen Wasserstation	—	3	Morse				
Der Zuckerfabrik das. gehörig Gunsleben	—	—	—	2		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Wegersleben	—	—	—	16	1	27	—	1	472	1	1 120¹ 3 284²	1	2 494² 3 550¹ 270¹ 248¹ 138¹	1	2 160¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Morse					
Oschersleben	—	—	—	42	1	38½	—	2	947	1*	792¹ 9 344² 174³	1	5 250² 297¹ 297¹ 3 432¹ 798¹ 480¹ 84¹	1	1 900¹ 1 320²	1	7 459¹	1	im Maschinen-hause enthalten	1	im Maschinen-hause enthalten	2	im Maschinen-hause enthalten	1	im Maschinen-hause enthalten	1	2	Morse	*Gemeinschaftliches Eigenthum mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.				
Latus	1	1	—	276	20	—	—	8	5 727	10	58 805¹ 27 286² 6 504³ 792¹	37	17 735¹ 20 322²	9	92 275¹ 7 286²	5	91 514¹ 9 465²	5	49 70²	5	1 822¹ 6 556²	4	28 672¹	10	70 955¹ 4 732² 4 164³	3	17	Morse					
												3*	4 710¹					3	in den Maschinen-	1	im Maschinen-hause	2	im Maschinen-hause	1	im Maschinen-hause								

Bauwerke auf den Bahnhöfen und Haltestellen am Ende des Jahres 1866 (Fortsetzung).

Station.	Weichen.				Drehscheiben.		Roll-tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.		Neben-gebäude.	Güter-schuppen.		Maschinen-häuser.	Wasser-stationen.		Cokeschuppen.		Wagen-schuppen.		Reparatur-Werkstätten.		Brücken-wagen.	Elektrische Telegraphen-Apparate.		Bemerkun-gen.						
	Aelteres System.			Selbst-thätige 2spurige	Stück.	Durch-messer Fuss.				Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.		Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.		Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.		Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.		Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt. □ Fuss.	Stück.	System der Apparate.
	2spurige. Stück.	3spurige Stück.	4spurige Stück.																														
Transport . . .	1	1	—	276	20	—	2	8	5 727	10 { 1* {	58 805 ¹ 27 286 ² 6 504 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³	37 { 3* {	17 735 ¹ 20 322 ² 4 710 ¹	9 {	92 275 ¹ 7 286 ²	5 { 3 {	91 514 ¹ 9 465 ²	5 3	4 970 ² in den Ma-schinen-häusern enthalten	5 { 1 {	1 822 ¹ 6 556 ²	4 2	28 672 ¹ im Maschi-nenhouse enthalten	10 { 1 {	70 955 ¹ 4 732 ² 4 164 ³ im Maschi-nenhouse enthalten	3	17	Morse	*Ein Apparat für die Glockenleitung. ** liegen in Sta-tion 3,02—3,03. *Die eine der selbstthätigen Weichen gehört zur Goslar-Vienenburger Bahn. Ein in die Linie nach Goslar ein-geschalteter Apparat ist Eigenthum Preussens. *** 2 gehören der Hüttengesell-schaft Neu-Mansfeld.				
Gr. Gleidingen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	280 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—			
Vechelde	—	—	—	14	—	—	—	1	632	1 {	1 296 ² 1 848 ³	1 1 1 1	216 ¹ 234 ¹ 1 350 ¹ 236 ¹	1	2 910 ¹	—	—	1 {	392 ² 648 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	*2		Morse			
Hedwigsburg	—	—	—	2	—	—	—	—	320	1	1 152 ¹	1	1 350 ¹ 236 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—			
Der Zuckerfabrik das. gehörig	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—			
Börssum	—	—	—	21	1	38½	—	1	1 540 } 758 }	1 {	2 569 ² 1 993 ³	1 { 1 1 1 1** 1**	90 ³ 1 480 ¹ 264 ¹ 345 ¹ 3 460 ² 1 195 ¹	1	1 120 ¹	1	7 646 ¹	1 1 {	613 ² 345 ² 231 ¹	1	1 293 ¹	1	1 600 ¹	—	—	—	—	3		Morse			
Schladen	—	—	—	5	—	—	—	1	630	1 {	2 444 ² 1 468 ¹	1 1 1 1	264 ¹ 1 264 ¹ 768 ¹	1	1 025 ¹ 1 056 ¹	—	—	—	—	—	1 1	1 350 ¹ 1 040 ¹	—	—	—	—	1	”					
Vienenburg	—	1	—	11	1	38	—	—	740 } 484 }	1	4 015 ²	1 1 1 1 1	2 438 ² 1 002 ¹ 65 ¹ 181 ¹	1	3 372 ¹	1 {	2 402 ¹ 679 ²	1	330 ²	1	1 988 ¹	—	—	1	im Maschi-nenhouse enthalten	—	*3	”					
Harzburg	—	1	—	20	—	—	—	1	2 516	1 {	2 130 ² 265 ¹	1 1 1 1 1	1 620 ² 100 ¹ 448 ¹ 768 ¹	1	1 440 ¹	—	—	—	—	—	—	1	1 995 ¹	—	—	1	1	”					
(Bei der Mathildenhütte . .	—	—	—	4)	2 {	40 22½	—	—	—	—	—	—	—	1	im Hause für d. Aufseher enthalten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—			
Gielde	—	—	—	—	—	—	—	—	240	1	1 155 ¹	1	290 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Salzgitter	—	—	—	13	—	—	—	1	1 171 } 592 }	1 {	3 767 ² 356 ³	1 1 1	1 268 ² 890 ¹ 270 ¹	1	1 192 ¹ 3 040 ¹	—	—	1	966 ²	—	—	—	—	—	—	—	—	2	Morse				
Ringelheim	—	—	—	8	—	—	—	1	362	1	1 080 ¹	1	180 ¹	1	2 775 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	”				
Lutter a. Bbge.	—	—	—	7	—	—	—	—	372 } 800 }	1 {	1 050 ¹ 1 072 ²	1 1	1 872 ¹ 504 ¹	1	2 000 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	”				
Neukrug	—	—	—	4***	—	—	—	—	208	1	496 ¹	1	236 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Seesen	—	—	—	16	1	38½	—	1	1 080 } 810 } 80 }	1 {	3 047 ² 1 589 ³	1 1 1 1	267 ¹ 854 ² 272 ³ 160 ¹	1	4 200 ¹	—	—	1 {	528 ² 396 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	2	Morse				
Ildehausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	507 ¹	1	142 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Iatus	1	3	—	403	25	—	2	15	19 062	24 { 1* {	66 258 ¹ 47 626 ² 12 290 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³	69 { 3* {	32 726 ¹ 29 962 ² 362 ³ 4 710 ¹	20 { 1 {	116 405 ¹ 7 286 ²	7 { 1 {	101 562 ¹ 10 144 ²	11 { 3 {	1 275 ¹ 8 144 ²	7 { 1 {	5 103 ¹ 6 556 ²	8 2	34 657 ¹ im Maschi-nenhouse enthalten	10 { 2 {	70 955 ¹ 4 732 ² 4 164 ³ in den Ma-schinen-häusern enthalten	4	35	Morse					

Bauwerke auf den Bahnhöfen und Haltestellen am Ende des Jahres 1866 (Fortsetzung).

Station.	Weichen.				Drehscheiben.		Roll-tische.	Rampen.	Perrons.	Hauptgebäude.		Neben-gebäude.		Güter-schuppen.		Maschinen-häuser.		Wasser-stationen.		Cokes-schuppen.		Wagen-schuppen.		Reparatur-Werkstätten.		Brücken-waagen.	Elektrische Telegraphen-Apparate.		Bemerkun-gen.				
	Aelteres System.			Selbst-thätige 2spurige.	Stück.	Durch-messer.				Stück.	Fuss.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	Flächen-inhalt.		Stück.	Flächen-inhalt.		Stück.	Flächen-inhalt.	Stück.	System der Apparate.
	2spurige. Stück.	3spurige. Stück.	4spurige. Stück.																														
Transport	1	3	—	403	25	—	2	15	19 062	24	66 258 ¹ 47 626 ² 12 290 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³	1*	5 142 ²	69	32 726 ¹ 29 962 ² 362 ³ 4 710 ¹	20	116 405 ¹ 7 286 ²	7	101 562 ¹ 10 144 ²	11	1 275 ¹ 8 144 ²	7	5 103 ¹ 6 556 ²	8	34 657 ¹	10	70 955 ¹ 4 732 ² 4 164 ³	4	35	Morse			
Gandersheim	—	—	—	13	—	—	—	1	714 690	1	5 142 ²	1	5 142 ²	1	882 ¹ 160 ¹	1	1 120 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	„				
Kreiensen	—	—	—	34 1****	1	38 1/2	—	1	890 954	1****	5 290 ¹	1	5 290 ¹	1	3 141 ¹ provisor. Postgebäude 192 ¹ 418 ¹	1	1 120 ¹ provisorisch	1	10 609 ¹	1	770 ²	1	2 500 ¹	1	1 600 ¹ provisorisch	1	im Maschinen-hause enthalten	—	2	„	**** mit Hannover gemein-schaftlich.		
Naensen	—	—	—	5	1	29	—	1	384 384 274	1	3 130 ²	1	3 130 ²	1	830 ¹	1	986 ¹	—	—	1	826 ²	—	—	—	—	—	—	1	„	*	An den Ein- u. Ausgängen der beiden Tunnel zwischen Kreiensen u. Naensen ist je 1 Magnetzeigerapparat nebst Wecker aufgestellt. Es befinden sich mithin im Ganzen 4 Magnetzeiger und 4 Wecker in den Tunnelleitungen		
Vorwohle	—	—	—	5	—	—	—	1	276 235 155	1	2 202 ²	1	2 202 ²	1	370 ¹	1	886 ² 905 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	„			
Stadtoldendorf	—	—	—	7	1	29	—	1	720 480 402	1	4 400 ²	1	4 400 ²	1	814 ¹	1	3 192 ¹	—	—	1	858 ² 125 ¹	—	—	—	—	—	—	—	1	„			
Holzminden	—	—	—	41	1	39	—	1	640 640 634	1	3 240 ² 2 792 ³	1	3 240 ² 2 792 ³	1	1 077 ¹ 124 ¹ 954 ¹ 1 440 ¹	1	2 880 ¹ 820 ²	1	10 695 ¹ 1 576 ²	1	im Maschi-nen-hause enthalten	1	1 799 ¹	1	3 904 ¹	1	im Maschi-nen-hause enthalten	—	2	„			
Söllingen	—	—	—	4	—	—	—	1	352	1 1	1 200 ¹ 960 ¹	1 1	1 200 ¹ 960 ¹	1 1 1 1	106 ¹ 288 ¹ 240 ¹ 55 ¹	1	1 600 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Schöningen	—	—	—	13	—	—	—	2	424	1	3 818 ² 941 ³	1	3 818 ² 941 ³	1	561 ² 594 ¹ 128 ¹ 76 ¹	1	4 763 ¹ 1 350 ²	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	Morse			
Büddenstedt (Zur Trendelbuschbahn gehörig)	—	—	—	5 3)	—	—	—	1	203	1	1 740 ¹	1	1 740 ¹	1 1 1 1 1	106 ¹ 291 ¹ 2 417 ² 1 176 ¹ 31 ¹	1	1 600 ¹	—	—	1	130 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Helmstedt	—	—	—	12	1	35 1/2	—	1	400	1	3 250 ² 2 400 ³	1	3 250 ² 2 400 ³	1	676 ² 1 028 ¹ 23 ¹ 144 ¹	1	3 567 ¹	1	5 678 ¹	1	1 254 ² 870 ¹	1	1 464 ¹ in der Was-serstation	1	1 440 ¹	—	—	—	1	Morse			
Summa	1	3	—	545 1****	30	—	2	26	28 913	34	70 158 ¹ 72 808 ² 18 423 ³ 792 ¹ 9 344 ² 174 ³ 5 290 ¹	1*	5 290 ¹	95	4 6996 ¹ 33 616 ² 362 ³ 4 710 ¹ 418 ¹	30	138 138 ¹ 10 342 ²	10	128 544 ¹ 11 720 ²	16	2 400 ¹ 11 852 ²	10	10 866 ¹ 6 556 ²	11	41 601 ¹	10	7 0955 ¹ 4 732 ² 4 164 ³	5	46	Morse	und 4 Magnet-zeigerapparate mit Wecker.		

IV. Bestand der Locomotiven und

Laufende Nro.	N a m e n der Locomotiven.	Durch- messer der Cylinder. Zoll engl.	Kolben- hub. Fuss engl.	Durch- messer der Trieb- räder. Fuss engl.	Expan- sion.	Gewöhn- licher Dampf- druck im Kessel pro □" engl. Pfd. engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		Fabrikant.		Ankaufs- preis. Thaler.	Trans- port- kosten Thaler
							gekuppelten Triebachsen.	Laufachsen.	leer.	mit Was- ser.	N a m e .	W o h n o r t .		
1	Dart	13	1½	5	fest 5/6	70	1	2	293	323	Forester	Liverpool	11 870	870
2	Hackelberg . .	13	1½	5½	" 5/6	70	1	2	297	327	Maschinenfabrik	Zorge	13 000	330
3	Braunschweig	10½	1½	4	" 5/6	70	1	2	226	251	Bahnhofwerkstatt	Braunschweig	10 700	—
4	Wildemann . .	15	2	4¾	veränderl.	80	3	—	382	422	Stephenson	New-Castle	11 600	900
5	Crodo	15	2	4¾	"	80	3	—	399	439	Derselbe	Daselbst	11 600	1070
6	Hercynia . . .	14	1⅝	5½	"	80	2	1	381	421	* Derselbe	Daselbst	11 000	830
7	Blankenburg .	13	1½	5½	fest 7/8	70	1	2	265	295	Forester	Liverpool	5 800	920
8	Wolfenbüttel .	14	1⅝	5½	veränderl.	80	2	1	393	433	Stephenson	New-Castle	10 640	900
9	Brocken . . .	15	2	4¾	"	80	3	—	400	440	Derselbe	Daselbst	11 350	900
10	Germania . . .	15	2	4¾	"	85	2	1	428	468	Egestorff	Hannover	12 300	20
11	Corcordia . .	15	2	4¾	"	85	2	1	426	466	Derselbe	Daselbst	12 300	20
12	Hannover . . .	15	2	4¾	"	85	2	1	427	467	Derselbe	Daselbst	12 300	20
13	Cöln	15	2	4¾	"	85	2	1	427	467	Derselbe	Daselbst	12 300	20
14	Berlin	15	2	5½	"	85	2	1	452	502	Derselbe	Daselbst	12 300	20
15	Bremen	15	2	5½	"	85	2	1	447	494	Derselbe	Daselbst	12 300	20
16	Hamburg . . .	15	2	4¾	"	85	2	1	443	491	Derselbe	Daselbst	12 127	41
17	Dresden	15	2	5½	"	85	2	1	469	519	Derselbe	Daselbst	12 470	33
18	Leipzig	15	2	5½	"	100	2	1	461	511	Derselbe	Daselbst	12 450	33
19	London	15	1⅝	6	"	100	1	2	475	528	Derselbe	Daselbst	11 998	17
20	Paris	15	1⅝	6	"	100	1	2	470	523	Derselbe	Daselbst	11 998	17
21	Elbe	15	2	4¾	"	100	2	1	470	523	Derselbe	Daselbst	12 153	33
22	Rhein	15	2	4¾	"	100	2	1	472	525	Derselbe	Daselbst	12 147	33
23	Weser	16	2	4¾	"	100	2	1	468	528	Derselbe	Daselbst	12 429	17
24	Oker	16	2	4¾	"	100	2	1	466	521	Derselbe	Daselbst	12 427	17
25	Leine	16	2	4¾	"	100	2	1	472	528	Derselbe	Daselbst	12 427	17
26	Amsberg	15	1⅝	6	"	100	1	2	473	526	Derselbe	Daselbst	12 015	17
27	Gandersheim .	15	1⅝	6	"	100	1	2	463	513	Derselbe	Daselbst	11 956	17
28	Seesen	15	1⅝	6	"	100	1	2	479	531	Derselbe	Daselbst	11 935	17
29	Sölling	16	2	4¾	"	100	2	1	471	533	Derselbe	Daselbst	12 510	17
30	Elm	15	2	5½	"	100	2	1	472	527	Derselbe	Daselbst	13 011	—
31	Schöningen . .	16	2	4¾	"	100	2	1	477	529	Derselbe	Daselbst	13 021	34
32	Radau	16	2	5½	"	100	2	1	476	531	Derselbe	Daselbst	13 014	17
33	Helmstedt . . .	16	2	4¾	"	100	2	1	478	530	Derselbe	Daselbst	12 918	25
34	Ilse	15	1⅝	6	"	100	1	2	476	531	Derselbe	Daselbst	12 613	17
35	Asse	16	2	4¾	"	100	2	1	478	533	Derselbe	Daselbst	14 799	17
36	Cassel	16	2	4¾	"	100	2	1	478	533	Derselbe	Daselbst	14 783	17
37	Holzminde . . .	16	2	5½	"	100	2	1	491	546	Derselbe	Daselbst	14 930	17
38	Oels	16	2	5½	"	100	2	1	478	530	Derselbe	Daselbst	15 136	17
39	Bode	16	2	4¾	"	100	2	1	470	523	Derselbe	Daselbst	14 870	17
40	Elfenstein . . .	15	2	5½	"	100	2	1	470	520	Derselbe	Daselbst	14 030	17
41	Hils	16	2	4¾	"	100	2	1	470	532	Derselbe	Daselbst	14 871	17
42	Gaus	15	1⅝	6	"	100	1	2	475	530	Derselbe	Daselbst	14 857	17
43	Frankfurt . . .	15	2	5½	"	100	2	1	470	520	Derselbe	Daselbst	14 030	17
44	Lessing	15	1⅝	6	"	100	1	2	475	530	Derselbe	Daselbst	13 919	17
45	Roswitha	15	1⅝	6	"	100	1	2	500	560	Derselbe	Daselbst	14 457	17
46	Bruno	17	2	4¾	"	100	3	—	745	820	Derselbe	Daselbst	22 005	17
47	Welf	15	1⅝	6	"	100	1	2	500	560	Derselbe	Daselbst	14 457	17
Latus		—	—	—	—	—	—	—	21 074	23 400	—	—	604 123	7480

Tender am Ende des Jahres 1866.

Zölle.	Preis im Ganzen. Thaler.	In Betrieb genommen am:	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1866.	Gewicht des Tenders		Fabrikant		An- kaufs- preis. Thaler.	Trans- port- kosten Thaler.	Zölle. Thaler.	Preis im Ganzen. Thaler.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen. Thaler.
				leer.	mit Wasser und Cokes. Zollcentner.	Name.	Wohnort.					
70	12 810	August 1840	63 713	127	184	Bahnhofwerkstatt	Braunschweig	1 720	—	—	1 720	14 530
—	13 330	Juli 1842	45 067	148	208	Maschinenfabrik	Zorge	2 100	50	—	2 150	15 480
—	10 700	April 1843	30 278	85	142	Dieselbe	Daselbst	1 900	30	—	1 930	12 630
110	12 610	September 1843	66 322	147	212	Stephenson	New-Castle	2 260	300	40	2 600	15 210
110	12 780	October 1843	55 473	170	235	Maschinenfabrik	Zorge	2 720	60	—	2 780	15 560
110	11 940	eodem	82 822	154	219	Stephenson	New - Castle	2 260	300	40	2 600	14 540
70	6 790	November 1843	48 342	114	171	Maschinenfabrik	Zorge	1 970	40	—	2 010	8 800
2 380	13 920	9. November 1846	81 433	165	230	Dieselbe	Daselbst	2 090	60	—	2 150	16 070
2 390	14 640	12. ejusdem	60 518	155	220	Dieselbe	Daselbst	2 090	60	—	2 150	16 790
20	12 340	23. April 1848	49 339	150	215	Egestorff	Hannover	2 090	10	90	2 190	14 530
20	12 340	1. September 1848	53 595	147	212	Derselbe	Daselbst	2 030	10	90	2 130	14 470
20	12 340	23. December 1848	54 489	152	227	Maschinenfabrik	Zorge	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	19. März 1849	47 068	152	227	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	3. Mai 1850	47 674	195	279	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
20	12 340	25. Juli 1850	57 645	178	257	Dieselbe	Daselbst	2 130	50	—	2 180	14 520
—	12 168	1. Mai 1851	52 269	187	265	Dieselbe	Daselbst	2 583	—	—	2 583	14 751
—	12 503	18. März 1852	53 109	195	280	Dieselbe	Daselbst	2 150	84	—	2 234	14 737
—	12 483	22. Mai 1852	49 830	198	283	Dieselbe	Daselbst	2 150	84	—	2 234	14 717
—	12 015	10. August 1853	51 846	225	301	Egestorff	Hannover	2 100	8	—	2 108	14 123
—	12 015	19. November 1853	57 478	220	296	Derselbe	Daselbst	2 100	8	—	2 108	14 123
—	12 186	24. December 1853	51 032	198	282	Maschinenfabrik	Zorge	2 366	—	—	2 366	14 552
—	12 180	15. Januar 1854	48 632	196	280	Dieselbe	Daselbst	2 352	—	—	2 352	14 532
—	12 446	28. December 1854	39 231	200	277	Egestorff	Hannover	2 306	9	—	2 315	14 761
—	12 444	31. Januar 1855	47 561	206	274	Derselbe	Daselbst	2 304	9	—	2 313	14 757
—	12 444	24. April 1855	51 758	215	285	Derselbe	Daselbst	2 304	9	—	2 313	14 757
—	12 032	16. Mai 1855	49 204	228	307	Derselbe	Daselbst	2 304	9	—	2 313	14 345
—	11 973	7. Juli 1855	40 373	228	296	Derselbe	Daselbst	2 305	9	—	2 314	14 287
—	11 952	6. October 1855	40 559	228	307	Derselbe	Daselbst	2 306	9	—	2 315	14 267
—	12 527	22. August 1856	58 439	205	282	Derselbe	Daselbst	2 308	9	—	2 317	14 844
—	13 011	26. October 1856	38 958	209	289	Derselbe	Daselbst	2 605	—	—	2 605	15 616
—	13 055	13. November 1856	38 430	235	316	Maschinenfabrik	Zorge	2 608	—	—	2 608	15 663
—	13 031	24. December 1856	51 335	211	290	Egestorff	Hannover	2 606	9	—	2 615	15 646
—	12 943	3. März 1857	46 153	235	316	Maschinenfabrik	Zorge	2 610	—	—	2 610	15 553
—	12 630	31. März 1857	42 106	238	318	Egestorff	Hannover	2 607	9	—	2 616	15 246
—	14 816	23. October 1857	52 280	212	292	Derselbe	Daselbst	3 392	9	—	3 401	18 217
—	14 800	21. November 1857	38 555	212	292	Derselbe	Daselbst	3 394	9	—	3 403	18 203
—	14 947	26. December 1857	35 509	212	292	Derselbe	Daselbst	3 394	9	—	3 403	18 350
—	15 153	20. Januar 1858	38 754	211	290	Derselbe	Daselbst	3 205	9	—	3 214	18 367
—	14 887	17. März 1858	36 489	205	282	Derselbe	Daselbst	3 343	9	—	3 352	18 239
—	14 047	3. April 1858	35 187	211	290	Derselbe	Daselbst	2 804	9	—	2 813	16 860
—	14 888	15. ejusdem	32 310	205	282	Derselbe	Daselbst	3 344	9	—	3 353	18 241
—	14 874	28. ejusdem	32 590	228	307	Derselbe	Daselbst	3 638	9	—	3 647	18 521
—	14 047	10. Mai 1858	31 856	211	290	Derselbe	Daselbst	2 804	9	—	2 813	16 860
—	13 936	26. Juni 1858	37 131	228	307	Derselbe	Daselbst	2 905	9	—	2 914	16 850
—	14 474	7. Juni 1861	28 789	250	330	Derselbe	Daselbst	3 494	17	—	3 511	17 985
—	22 022	12. Juni 1861	14 562	250	400	Derselbe	Daselbst	3 000	17	—	3 017	25 039
—	14 474	26. Juli 1861	23 953	250	330	Derselbe	Daselbst	3 494	17	—	3 511	17 985
5 360	616 963		2 190 096	9 181	12 766			118 935	1 526	260	120 721	737 684

Bestand der Locomotiven und Tender

Laufende Nro.	N a m e n der Locomotiven.	Durch- messer der Cylinder. Zoll engl.	Kolben- hub. Fuss engl.	Durch- messer der Trieb- räder. Fuss engl.	Expan- sion.	Gewöhn- licher Dampf- druck im Kessel pro □" engl. Pfd. engl.	Anzahl der		Gewicht der Locomotive		Fabrikant		Ankaufs- preis. Thaler.	Trans- port- kosten Thaler.
							gekuppelten Triebachsen.	Laufachsen.	leer.	mit Was- ser.	N a m e .	W o h n o r t .		
Transport									21 074	23 400	. . . . .		604 123	7 480
48	Autor	16	2	4 ³ / ₄	veränderl.	100	2	1	533	600	Egestorff	Hannover	14 552	17
49	Göttingen	16	1 ⁵ / ₆	6	"	100	1	2	535	600	Derselbe	Daselbst	15 462	17
50	Lüneburg	16	1 ⁵ / ₆	6	"	100	1	2	535	600	Derselbe	Daselbst	15 445	17
51	Dankwart	18	2 ¹ / ₆	4 ³ / ₄	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 000	17
52	Eberstein	18	2 ¹ / ₆	4 ³ / ₄	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 000	17
53	Stadtoldendorf	18	2 ¹ / ₆	4 ³ / ₄	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 000	17
54	Hansa	15	2	3 ³ / ₄	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
55	Brabant	15	2	3 ³ / ₄	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
56	Sölter	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	15 500	17
57	Richmont	16	1 ⁵ / ₆	6	"	100	1	2	535	600	Derselbe	Daselbst	15 488	17
58	Aller	18	2 ¹ / ₆	4 ³ / ₄	"	100	3	—	750	820	Derselbe	Daselbst	19 002	17
59	Innerste	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	17 000	16
60	Regenstein	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	17 000	16
61	Elfas	15	2	3 ³ / ₄	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
62	Ith	15	2	3 ³ / ₄	"	100	3	—	540	595	Derselbe	Daselbst	14 900	17
63	Höxter	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	21 000	17
64	Bevern	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	21 000	17
65	Rammelsberg	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	21 000	17
66	Bärenstein	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	21 000	17
67	Teufelsmauer	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	21 000	17
68	Burg Homburg	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	21 000	17
69	Schill	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	18 000	17
70	Goslar	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	18 000	17
71	Ottmer	17	1 ⁵ / ₆	6	"	100	2	1	590	650	Derselbe	Daselbst	17 344	25
72	Halberstadt	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25
73	Stauffenburg	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25
74	Ecker	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25
75	Düsseldorf	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25
76	Fürstenberg	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25
77	Köterberg	18	2 ¹ / ₆	4 ¹ / ₂	"	100	3	—	725	795	Derselbe	Daselbst	20 000	25
78	Münster	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25
79	Ilseburg	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25
80	Elberfeld	17	2	4 ³ / ₄	"	100	2	—	630	680	Derselbe	Daselbst	16 295	25
80	Locomotiven in Summa								42 432	46 800			1 190 991	8 119
1	Locomotive im Durchschnitt								530	585			14 887	101

Bemerkung. Bei den Locomotiven Sölter, Innerste, Regenstein, Ecker, Fürstenberg, Münster, Ilseburg, Elberfeld werden 160 Centner des Ma-
Aller, Höxter, Bevern, Rammelsberg, Bärenstein, Teufelsmauer, Burg Homburg, Halberstadt, Stauffenburg, Düsseldorf, Köterberg.

IV^a. Nachweisung der unbrauchbar gewordenen

1	Baltimore	10 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	4	fest 5/6	70	1	2	191	216	Norris	Philadelphia	11 900	800
2	Manchester	13	1 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	" 5/6	70	1	2	270	300	Sharp-Roberts	Manchester	9 640	1 100
3	Harzburg	13	1 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	" 5/6	70	1	2	303	333	Maschinenfabrik	Zorge	13 000	330
4	Advance	11	1 ¹ / ₂	4 ³ / ₄	veränderl.	70	1	2	235	260	Forester	Liverpool	14 700	800
5	Swift	11	1 ¹ / ₂	4 ³ / ₄	"	70	1	2	237	262	Derselbe	Daselbst	14 700	800
6	Zorge	13	1 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	fest 5/6	70	1	2	292	322	Maschinenfabrik	Zorge	13 000	330
7	Magdeburg	13	1 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	"	70	1	2	292	322	Maschinenfabrik	Zorge	13 000	330

am Ende des Jahres 1866 (Fortsetzung).

Zölle.	Preis im Ganzen.	In Betrieb genommen am:	Durch- fahrene Meilen bis Ende 1866.	Gewicht des Tenders		Fabrikant		An- kaufs- preis.	Trans- port- kosten	Zölle.	Preis im Ganzen.	Preis der Locomotive und des Tenders im Ganzen.
				leer.	mit Wasser und Cokes.	Name.	Wohnort.					
Thaler.	Thaler.							Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
5360	616 963	. . . . .	2 190 096	9 181	12 766	. . . . .	. . . . .	118 935	1 526	260	120 721	737 684
—	14 569	13. October 1861	25 616	230	310	Egestorff	Hannover	3 350	17	—	3 367	17 936
—	15 479	20. December 1862	23 001	250	360	Derselbe	Daselbst	3 500	8	—	3 508	18 987
—	15 462	22. Januar 1863	19 682	265	400	Derselbe	Daselbst	3 500	8	—	3 508	18 970
—	19 017	18. März 1863	14 935	265	400	Derselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 355
—	19 017	3. Juni 1863	11 665	265	400	Derselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 355
—	19 017	6. Juli 1863	13 571	265	400	Derselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 355
—	14 917	15. October 1863	198	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	14 917	17. November 1863	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	15 517	7. December 1863	12 596	264	400	Egestorff	Hannover	3 380	8	—	3 388	18 905
—	15 505	2. April 1864	15 306	265	400	Derselbe	Daselbst	3 500	8	—	3 508	19 013
—	19 019	11. Mai 1864	11 632	265	400	Derselbe	Daselbst	3 330	8	—	3 338	22 357
—	17 016	25. April 1865	7 605	260	400	Derselbe	Daselbst	2 795	10	—	2 805	19 821
—	17 016	2. Mai 1865	7 332	260	400	Derselbe	Daselbst	2 795	10	—	2 805	19 821
—	14 917	13. Mai 1865	2 475	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	14 917	20. Mai 1865	1 105	—	—	—	—	—	—	—	—	14 917
—	21 017	8. August 1865	5 651	250	400	Egestorff	Hannover	2 550	10	—	2 560	23 577
—	21 017	12. August 1865	5 504	250	400	Derselbe	Daselbst	2 550	10	—	2 560	23 577
—	21 017	31. August 1865	6 633	250	400	Derselbe	Daselbst	2 550	10	—	2 560	23 577
—	21 017	9. September 1865	5 826	250	400	Derselbe	Daselbst	2 550	10	—	2 560	23 577
—	21 017	2. October 1865	6 002	250	400	Derselbe	Daselbst	2 550	10	—	2 560	23 577
—	21 017	7. October 1865	6 442	250	400	Derselbe	Daselbst	2 550	10	—	2 560	23 577
—	18 017	14. December 1865	6 014	260	400	Derselbe	Daselbst	2 844	10	—	2 854	20 871
—	18 017	20. December 1865	6 009	260	400	Derselbe	Daselbst	2 844	10	—	2 854	20 871
—	17 369	1. Mai 1866	4 449	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	20 881
—	20 025	5. Juni 1866	3 307	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	20 025	23. Juni 1866	3 111	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	16 320	30. Juni 1866	2 556	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	20 025	16. August 1866	1 990	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	16 320	1. September 1866	2 574	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	20 025	12. September 1866	1 698	250	400	Derselbe	Daselbst	3 550	12	—	3 562	23 587
—	16 320	29. September 1866	1 644	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	15. November 1866	554	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
—	16 320	24. November 1866	659	260	400	Derselbe	Daselbst	3 500	12	—	3 512	19 832
5 360	1 204 470		2 427 438	16 615	24 236			211 263	18 27	260	213 350	1 417 820
67	15 056		30 343	208	303			2 641	23	3	2 667	17 723

schinengewichts von der ersten Tenderachse getragen; desgleichen 90 Centner bei den Locomotiven Bruno, Dankwart, Eberstein, Stadtoldendorf,

und ausser Betrieb gesetzten Locomotiven.

30	12 730	Januar 1839	Ende 1854 26 458	114	171	Norris	Philadelphia	2 200	300	20	2 520	15 250
490	11 230	September 1842	Ende 1861 48 416	159	232	Sharp-Roberts	Manchester	2 600	40	—	2 640	13 870
—	13 330	Mai 1843	Ende 1859 36 366	115	172	Maschinenfabrik	Zorge	2 100	40	—	2 140	15 470
50	15 550	December 1838	Ende 1864 25 916	114	171	Dieselbe	Daselbst	1 600	40	—	1 640	17 190
50	15 550	eodem	Ende 1864 24 161	114	171	Forester	Liverpool	2 140	300	20	2 460	18 010
—	13 330	Mai 1842	Ende 1864 32 614	100	157	Sharp-Roberts	Manchester	2 100	460	230	2 790	16 120
7	7	Nov. 1842	5. Octbr. 1866	114	171	Maschinenfabrik	Zorge	1 940	40	—	1 980	8 770

Gattung der Wagen.	Nro.	Bedeckt oder offen.	Anzahl der Wagen.	Ein jeder Wagen									
				besitzt Achsen	kann fassen			Equi- pagen	Luxus- Pferde	Güter, auch Pferde u. Vieh. Ctr.			
					Personen								
					in Classe								
				Stück.	I.	II.	III.	Stück.	Stück.				
Hof-Reisewagen	1	bedeckt	1	3	24	—	—	—	—	—			
Salonwagen	76	"	1	3	24	—	—	—	—	—			
Personenwagen	{ 4 bis 7, 47 bis 56, 72 bis 75, 77 bis 80, 98 bis 102, 104, 105, 112, 113 }	"	31	3	6	32	—	—	—	—			
Desgleichen	23	"	1	3	—	48	—	—	—	—			
Desgleichen	3	"	1	3	10	12	20	—	—	—			
Desgleichen	15 bis 18	"	4	3	8	16	40	—	—	—			
Desgleichen	31	"	1	3	6	8	40	—	—	—			
Desgleichen	34	"	1	3	6	16	20	—	—	—			
Desgleichen	69 bis 71, 81 bis 83	"	6	3	6	16	40	—	—	—			
Desgleichen	13	"	1	3	—	12	50	—	—	—			
Desgleichen	20, 21, 24	"	3	3	—	12	40	—	—	—			
Desgleichen	{ 2, 9, 10, 22, 26, 27, 38 bis 46, 57 bis 68, 84 bis 97, 107, 108 }	"	43	3	—	—	60	—	—	—			
Desgleichen	12	"	1	3	—	—	56	—	—	—			
Desgleichen	11, 14, 33, 36, 37	"	5	3	—	—	40	—	—	—			
Desgleichen	19	"	1	3	—	—	35	—	—	—			
Desgleichen	{ 8, 25, 28 bis 30, 32, 35, 109 bis 111 }	"	10	3	—	—	30	—	—	—			
Desgleichen	151 bis 153	"	3	2	—	8	30	—	—	—			
Summa der bedeckten Personenwagen . . . }	—	—	114	—	—	—	—	—	—	—			
Güterwagen	{ 201 bis 204, 206, 207, 209 bis 249 }	bedeckt	47	4	—	—	—	—	—	200			
Desgleichen	301 bis 331	"	31	3	—	—	—	—	—	150			
Pferdewagen	351 bis 353	"	3	2	—	—	—	—	3	100			
Güterwagen	365 bis 400	"	36	2	—	—	—	—	—	100			
Viehswagen mit doppel- tem Boden	401	"	1	2	—	—	—	—	—	100			
Güterwagen	402 bis 476	"	75	2	—	—	—	—	—	100			
Viehswagen	477 bis 489	"	13	2	—	—	—	—	—	100			
Güterwagen	490 bis 663	"	174	2	—	—	—	—	—	100			
Viehswagen	664 bis 673	"	10	2	—	—	—	—	—	100			
Güterwagen	674 bis 775	"	102	2	—	—	—	—	—	100			
Desgleichen	1001 bis 1054, 1071 bis 1100	"	84	2	—	—	—	—	—	200			
Summa der bedeckten Güterwagen }	—	—	576	—	—	—	—	—	—	—			
Güterwagen	1201 bis 1330	offen	130	2	—	—	—	—	—	100			
Viehswagen	1451 bis 1456	"	6	2	—	—	—	—	—	100			
Langholztransportwagen	1501 bis 1520	"	20	2	—	—	—	—	—	100			
Equipagewagen	1551, 1552	"	2	2	—	—	—	1	—	100			
Güterwagen	1601 bis 1606	"	6	4	—	—	—	—	—	200			
Desgleichen	1607	"	1	4	—	—	—	—	—	300			
Desgleichen	1608	"	1	4	—	—	—	—	—	400			
Desgleichen	1651 bis 1680	"	30	3	—	—	—	—	—	120			
Kohlen- u. Cokeswagen .	1801 bis 2229, 2270 bis 2289	"	449	2	—	—	—	—	—	200			
Summa der offenen Gü- terwagen	—	—	645	—	—	—	—	—	—	—			
Kleine Erdwagen . . .	—	offen	8	2	—	—	—	—	—	30			
Personenwagen	—	—	114	—	—	—	—	—	—	—			
Bedeckte u. offene Gü- terwagen	—	—	1221	—	—	—	—	—	—	—			
Kleine Erdwagen . . .	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—			
Sämmtliche Wagen . .	—	—	1343	—	—	—	—	—	—	—			
Dazu Braunschweigischer An- theil an den gemeinschaftlichen Wagen der Gruppe des Norddeut- schen Eisenbahn-Verbandes: Braunschweig, Hannover und Cöln-Minden:													
Courierzug - Personenw.	61 bis 66 und 111 bis 140	bedeckt	36	3	—	—	—	—	—	—			
Personenwagen mit Post- coupées	99 bis 110	"	12	3	—	—	—	—	—	—			
Gepäckwagen	1 bis 27	"	27	3	—	—	—	—	—	—			

Alle Wagen							Anzahl der Bremsen.	Gewicht		Preis der Wagen.	Durchschnittspreis		Bemerkun- gen.		
besitzen Achsen.	können fassen					Stück.		Ctr.	Ctr.		Thaler.	Thaler.		Thaler.	
	Personen			Equi- pagen.	Luxus- Pferde.										Güter, auch Pferde u. Vieh. Ctr.
	in Classe														
Stück.	I.	II.	III.	Stück.	Stück.	Ctr.	Stück.	Ctr.	Ctr.	Thaler.	Thaler.	Thaler.			
3	24	—	—	—	—	—	—	240	80	5 409	5 409	1 803	Nr. 8, 11, 14, 19, 25, 28 bis 30, 32, 33, 35, bis 37, 109 bis 111 sind mit Coupees für Post- beamte und Packräumen für Postgüter eingerrichtet.		
3	24	—	—	—	—	—	—	172	57	4 000	4 000	1 333			
93	186	992	—	—	—	—	24	7 450	80	121 416	3 917	1 306			
3	—	48	—	—	—	—	—	188	63	3 020	3 020	1 006			
3	10	12	20	—	—	—	—	174	58	3 220	3 220	1 073			
12	32	64	160	—	—	—	4	745	62	12 914	3 228	1 076			
3	6	8	40	—	—	—	—	174	58	2 500	2 500	833			
3	6	16	20	—	—	—	1	178	59	2 550	2 550	850			
18	36	96	240	—	—	—	6	1 509	83	24 120	4 020	1 340			
3	—	12	50	—	—	—	1	180	60	2 600	2 600	867			
9	—	36	120	—	—	—	1	551	61	9 260	3 087	1 029			
129	—	—	2580	—	—	—	23	9 030	70	126 283	2 937	979			
3	—	—	56	—	—	—	—	186	62	2 700	2 700	900			
15	—	—	200	—	—	—	2	915	61	12 957	2 591	864			
3	—	—	35	—	—	—	1	180	60	3 220	3 220	1 073			
30	—	—	300	—	—	—	3	2 020	67	27 669	2 767	922			
6	—	24	90	—	—	—	—	462	77	7 140	2 380	1 190			
339	324	1308	3911	—	—	—	66	24 354	72	370 978	3 254	1 094			
188	—	—	—	—	—	9 400	—	9 288	48	106 288	2 261	565			
93	—	—	—	—	—	4 650	31	6 260	67	67 013	2 162	721			
6	—	—	—	—	9	300	—	366	61	4 419	1 473	736			
72	—	—	—	—	—	3 600	13	4 248	59	50 190	1 394	697			
2	—	—	—	—	—	100	—	103	52	519	519	259			
150	—	—	—	—	—	7 500	25	7 796	52	82 148	1 095	548			
26	—	—	—	—	—	1 300	—	1 248	48	12 340	949	474			
348	—	—	—	—	—	17 400	72	19 788	57	244 725	1 406	703			
20	—	—	—	—	—	1 000	8	1 188	59	15 385	1 538	769			
204	—	—	—	—	—	10 200	26	11 920	59	139 820	1 370	685			
168	—	—	—	—	—	16 800	50	11 760	70	128 344	1 528	764			
1277	—	—	—	—	9	72 250	225	73 965	58	851 191	1 477	667			
260	—	—	—	—	—	13 000	40	10 560	41	109 449	842	421			
12	—	—	—	—	—	600	—	602	50	5 160	860	430			
40	—	—	—	—	—	2 000	—	1836	48	19 061	953	476			
4	—	—	—	2	—	200	—	154	38	1 402	701	350			
24	—	—	—	—	—	1 200	—	1 112	48	13 005	2 168	542			
4	—	—	—	—	—	300	—	200	50	2 000	2 000	500			
4	—	—	—	—	—	400	—	330	82	3 000	3 000	750			
90	—	—	—	—	—	3 600	10	3 060	34	30 264	1 009	336			
898	—	—	—	—	—	89 800	161	52 982	59	566 388	1 261	632			
1336	—	—	—	2	—	111 100	211	70 836	54	749 729	1 162	561			
16	—	—	—	—	—	240	—	116	7	868	108	54			
339	324	1308	3911	—	—	—	66	24 354	72	370 978	3 254	1 094			
2613	—	—	—	2	9	183 350	436	144 801	55	1 600 920	1 311	613			
16	—	—	—	—	—	240	—	116	7	868	108	54			
2968	324	1308	3911	2	9	183 590	502	169 271	57	1 972 766	1 469	665			
108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135 971	3777	1259			
36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40 317	3360	1120			
81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58 216	2156	719			

Nr. 8, 11, 14, 19,
25, 28 bis 30, 32,
33, 35, bis 37, 109
bis 111 sind mit
Coupées für Post-
beamte und
Packräumen
für Postgüter
eingerrichtet.

Nr. 302, 309, 311,
315 Desgleichen.

Nr. 402, 404, 1290
sind wegen Um-
baues im Jahre
1866 nicht im
Betriebe ge-
wesen.

Nr. 1238 bis 1245
sind auch zu
Langholztrans-
porten zu be-
nutzen.

Veränderung des Wagenbestandes.

Gattung der Wagen.	Bedeckt oder offen.	Bis Ende 1865						Im Jahre 1866						Also bis Ende 1866						Bestand Ende 1866		
		angeschaft			zurückgestellt			angeschaft			zurück- gestellt			angeschaft			zurückgestellt					
		Stück.	Achsen.	Preis.	Stück.	Achsen.	Preis.	Stück.	Achsen.	Preis.	Stück.	Achsen.	Preis.	Stück.	Achsen.	Preis.	Stück.	Achsen.	Preis.	Stück.	Achsen.	Preis.
				Thlr.			Thlr.						Thlr.									Thlr.
ionenwagen	bedeckt	115	329	349 000	13	26	20 757	12	36	42 735	—	—	—	127	365	391 735	13	26	20 757	114	339	370 978
leichen	offen	16	32	8 600	16	32	8 600	—	—	—	—	—	—	16	32	8 600	16	32	8 600	—	—	—
rwagen	bedeckt	522	1170	764 143	5	14	7 893	60	125	96 941	1	4	2000	582	1295	861 084	6	18	9 893	576	1277	851 191
leichen	offen	650	1344	721 501	42	84	20 630	37	76	48 855	—	—	—	687	1420	770 359	42	84	20 630	645	1336	749 729
ne Erdwagen	"	130	260	43 251	122	244	42 383	—	—	—	—	—	—	130	260	43 251	122	244	42 383	8	16	868
sonen-, Güter- u. kl. Erdwagen {	bedeckt)																					
	u. offen)	1433	3135	1 886 495	198	400	100 263	109	237	188 584	1	4	2000	1542	3372	2 075 029	199	404	102 263	1343	2968	1 972 766

VI.

Anlagecapital und dessen Verwendung.

I. Anlage-Capital.

	A.	B.	C.	D.	E.	F.	G.	H.	I.
	Grund- entschädi- gungen.	Erd- arbeiten.	Brücken.	Oberbau.	Weichen.	Über- fahrten.	Bahnhöfe.	Locomo- tiven.	Wagen.
	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler
I. Durch angeliehene Capitalien									
1. für die älteren Bahnen	729 667	1 528 938	591 941	2 899 810	89 023	106 338	858 907	483 908	519 166
2. für die Holzmindener Bahn . .	150 590	2 034 720	422 320	625 170	11 800	72 450	140 600	138 340	139 120
<i>Summa</i> . . .	880 257	3 563 658	1 014 261	3 524 980	100 823	178 788	999 507	622 248	658 286
II. Aus den Betriebsaufkünften									
1. für die älteren Bahnen									
a. bis Ende 1865	110 752	96 909	108 545	399 532	15 949	28	777 523	761 744	1 304 962
b. nachträglich im Jahre 1865 .	997	3 418	—	17 414	1 310	—	2 570	—	—
c. im Jahre 1866	34 103	6 775	—	7 225	—	653	128 045	175 099	209 823
2. für die Holzmindener Bahn . .	22 179	299 777	62 226	92 053	1 727	10 672	20 702	20 347	20 474
<i>Summa</i> . . .	1 048 288	3 970 537	1 185 032	4 041 204	119 809	190 141	1 928 347	1 579 438	2 193 545
Davon ab:									
Der Werth der aus der Nutzung gefalle- nen Anlagen	1 423	—	47 807	120 000	300	2 075	62 000	104 680	102 263
Bleibt nutzbares Anlagecapital	1 046 865	3 970 537	1 137 225	3 921 204	119 509	188 066	1 866 347	1 474 758	2 091 282
Procente des nutzbaren Anlagecapitals .	6,25	23,68	6,78	23,39	0,71	1,12	11,13	8,80	12,48
Kosten pro Bahnmeile (auf 33,68 Meilen vertheilt)	31 083	117 890	33 765	116 425	3 548	5 584	55 414	43 787	62 093

Das angeliehene Baucapital beträgt, wie oben

Ueber die Zinsen des angeliehenen Baucapitals hinaus hat der Bahnbetrieb zur Ablieferung gebracht

Eine Verwendung dieser Ablieferung zur Amortisation hätte das angeliehene Baucapital reducirt auf

Die Verwendung aus den Betriebsaufkünften zu Erweiterungsanlagen, nach Abzug der aus der Nutzung gefallenen Anlagen mit
der erhoben auf

					Repartition des angeliehenen Baucapitals.			
K.	L.	M. Elektro- magneti- scher Tele- graph.	N. Insge- mein.	Summa	Bahnstrecken.	Bahnlänge (genau). Meilen	Ursprüngliches Anlage- capital	
							im Ganzen	pro Meile
Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler			Thaler	Thaler
Admini- stration.	Zinsen.							
Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler				
173 735	254 420	29 426	191 021	8 456 300	Braunschweig - Wolfenbüttel	1,58	544 600	344 684
74 855	97 315	16 820	35 900	3 960 000	Wolfenbüttel - Oschersleben	7,31	2 146 200	293 598
248 590	351 735	46 246	226 921	12 416 300	Wolfenbüttel - Harzburg	4,50	640 000	142 539
—	—	34 940	20 118	3 631 002	Braunschweig - Hannoversche Grenze .	2,51	747 200	297 689
—	—	3 110	419	29 238	Börssum - Kreiensen	8,15	3 151 700	386 712
—	111	91	521	562 446	Jerxheim - Helmstedt	2,95	1 176 600	398 847
11 035	—	2 519	5 391	569 102	Büddenstedt - Trendelbusch	0,40	50 000	125 000
259 625	351 846	86 906	253 370	17 208 088	Kreiensen - Holzminden	6,28	3 960 000	630 573
—	—	2 600	—	443 148	<i>Summa</i> . . .	33,68	12 416 300	368 655
259 625	351 846	84 306	253 370	16 764 940				
1,55	2,10	0,50	1,51	100,00				
7 709	10 447	2 503	7 523	497 771				
				12 416 300				
				2 781 356				
				9 634 944				
				4 348 640 Thaler hätte dieses Capital wie-				
				13 983 584				

II. Anleihe.

	Die zu verzinsende Anleihe beträgt unter Berücksichtigung der Coursverluste und Coursegewinne			
	4procentig.	3½procentig.	3procentig.	im Ganzen.
	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler
Ende 1865	4 093 200	5 925 000	463 100	10 481 300
Dazu im Jahre 1866	984 450	—	—	984 450
Ende 1866	5 077 650	5 925 000	463 100	11 465 750
Hierauf sind amortisirt bis Ende 1865	188 250	942 950	42 600	1 173 800
im Jahre 1866	52 500	71 550	4 000	128 050
Im Ganzen	240 750	1 014 500	46 600	1 301 850
Bleibt zu verzinsen (pro 1867)	4 836 900	4 910 500	416 500	10 163 900

III. Ertrag.

Der Bahnbetrieb hat aufgebracht							Bemerkungen.
die wirklichen Zinsen der Anleihe mit	den wirklichen Amortisationsbetrag mit	an weiter abgelieferten Ueber- schüssen.	gesammte baare Ablieferung an die Staatscasse.	aus den laufenden Etats für fremde Zwecke.	für Erweiterungsanlagen nach Abzug des Werths der aus der Nutzung gefallenen Anlagen.	Summa der baaren Ablieferung und der Verwendung zu fremden Zwecken und zu Erweiterungen.	
Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	Thaler	
4 170 577	1 173 800	1 182 401	6 526 778	72 851	3 244 846	9 844 475	*) Die Differenz zwischen dieser Summe und der in den Tabellen XVII. und XX. angegebenen rührt daher, dass in den nebenstehenden 504 400 Thlrn. ein Theil der Postintraden, sowie ein Theil der Zinsen auf das Baucapital der Holzmindener Bahn enthalten sind.
362 145	128 050	14 205	504 400*)	12 557	1 103 794	1 620 751	
4 532 722	1 301 850	1 196 606	7 031 178	85 408	4 348 640	11 465 226	

Anhang zu Tabelle VI.

Specification der im Jahre 1866 aus der Nutzung gefallenen Anlagen.

Ord.-Nro.	Bezeichnung der Anlagen.	Thaler
1	Die Locomotive Magdeburg	8 770
2	1 Güterwagen	2 000
3	3 Weichen auf dem Bahnhofe Vechelde	300
4	1 Ueberfahrt auf der Harzbahn	75
5	1 hölzerne Drehscheibe auf dem Bahnhofe Salzgitter	2 000
6	Für das verkaufte Schmidtsche Färbereigebäude	1 000
7	Die Balkenbrücke vor dem Stationsgebäude in Braunschweig	13 609
	Summa	27 754
	Dazu	
	der Werth der in der Vorzeit aus der Nutzung gefallenen Anlagen mit	415 394
	Gesammtbetrag der bis Ende 1866 aus der Nutzung gefallenen Anlagen	443 148

VII. Uebersicht des Beamten- und Arbeiter-Personals.

(Mit Ausschluss des bei Neubauten beschäftigten Personals.)

	Als Staatsdiener angestellte Beamte		Nicht fest angestellte Officianten		Handwerker		Handarbeiter		Erläuterungen.				
	Anzahl.	Gehalt. Thlr.	Anzahl.	Remunera- tion. Thlr.	in Tagelohn		in Accord		in Tagelohn		in Accord		* Bei Annahme von 300 Arbeitstagen pro Mann. ** Bei Annahme einer gleichen Arbeitszeit und eines höheren Werthes der Accorarbeiten gegen Tage- lohnarbeit, wie 1,4 : 1.
					Anzahl *	Lohn. Thlr.	Anzahl * *	Lohn. Thlr.	Anzahl *	Lohn. Thlr.	Anzahl * *	Lohn. Thlr.	
I. Central-Verwaltung:													Der Werth der Emolumente, als freie Wohnung, Dienst- kleidung, Meilengelder, Prämien und Gratificationen, ist dem Gehalte hinzugerechnet.
1. Direction (incl. zweier unbesoldeter Mitglieder)	6	7 383	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2. Bureau	43	23 525	13	2 622	—	—	—	—	—	—	—	—	
3. Drucker, Billetstempler, Boten, Heizer und Zimmerwärter	7	2 118	—	—	—	—	1,0	206	2,0	371	1,0	207	
4. Hauptcasse (incl. zweier Boten)	8	4 612	1	171	—	—	—	—	—	—	0,2	32	
II. Bahn- und Bahnhofsverwaltung:													Darunter 1 Beamter, welcher die Funct. III. 1. u. V. 1. mit ausübt.
1. Generelle Aufsicht und Leitung:													
a) Technischer Dienst	12	9 825	5	2 438	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Büreaudienst (incl. zweier Boten)	20	10 251	6	1 379	—	—	—	—	—	—	—	—	
2. Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn:													
a) Bahnaufseher	20	6 779	6	1 312	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Bahnwärter und Gehülfen	—	—	475	71 029	—	—	—	—	—	—	—	—	
c) Weichenwärter und Gehülfen	—	—	124	25 248	—	—	—	—	—	—	—	—	
d) Arbeiter bei Unterhaltung der Bahn	—	—	—	—	4,1	771	56,0	13 920	146,7	17 746	573,6	97 462	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
3. Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahnhöfe:													Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
a) Bahnhofsaufer, Portiers und Perronwärter	46	14 921	2	275	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Thorwärter, Nachtwächter, Zimmerwärter, Laternenputzer etc.	1	167	7	1 238	—	—	—	89,7	12 203	20,5	3 492	3 492	
c) Arbeiter bei Unterhaltung der Bahnhöfe	—	—	—	—	4,7	805	83,4	16 549	23,2	3 146	12,9	2 318	
III. Transportverwaltung:													
1. Generelle Aufsicht und Leitung	3	3 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ausserdem der Pos. II. 1. a. aufgeführte Beamte.
2. Expeditionsdienst:													
a) Expedienten, Einnehmer, Buchführer und Assistenten	77	37 707	26	5 042	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Magazinaufseher, Waagemeister, Güterbegleiter, Boten, Arbeiter bei Verladung des Gepäcks, der Güter und Producte	11	3 553	—	—	—	—	—	—	202,5	33 335	33,1	7 595	
3. Fahrdienst:													
a) Locomotivführer und Assistenten	38	19 367	35	8 912	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Heizer	—	—	61	15 180	—	—	—	—	—	—	—	—	
c) Zugführer, Schaffner und Fahrgehülfen	89	26 885	61	11 405	—	—	—	—	—	—	—	—	
d) Packmeister	22	7 871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
e) Arbeiter bei Arrangirung der Züge, Putzen, Schmieren der Wagen etc.	—	—	—	—	—	—	—	—	113,9	21 961	—	—	
4. Maschinenverwaltung:													Dieselben versehen zugleich die Function Pos. V. 1. a. Die Arbeiten behuf Unterhaltung der Locomotiven sind unter den Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3. ent- halten.
a) Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Locomotiven und Tender	2	1 750	—	—	—	—	—	—	114,0	15 385	—	—	
b) Putzen derselben	—	—	—	—	—	—	—	—	1,2	151	57,8	11 576	
c) Verarbeitung des Kokes und Brennholzes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5. Wagenverwaltung:													
a) Wagenverwalter, Wagenmeister und Wagencontroleure	8	2 874	1	362	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Arbeiter behuf Unterhaltung der Wagen	—	—	—	—	11,7	2 205	—	—	5,5	713	—	—	
IV. Verwaltung der elektro-magnetischen Telegraphen (incl. dreier Boten)	14	6 413	2	315	3,0	860	—	—	2,0	293	—	—	Ausschliesslich der Leistungen der Werkstatt Pos. V. 3.
V. Werkstättenverwaltung:													Der Dienst auf den Stationen wird von dem Expedi- tionspersonale mit besorgt.
1. Generelle Aufsicht und Leitung:													
a) Technischer Dienst	1	900	4	1 315	—	—	—	—	—	—	—	—	
b) Büreaudienst (incl. eines Boten)	13	5 900	1	137	—	—	—	—	1,3	237	—	—	
c) Modellmeister und Aufseher	8	3 095	6	2 312	—	—	—	—	—	—	—	—	
2. Leistungen im Interesse der Werkstatt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3. Leistungen für den Bahnbetrieb	—	—	—	—	22,8	4 126	1,4	413	45,7	6 254	3,4	742	
VI. Verwaltung des Uniformirungswesens	2	1 250	—	—	302,2	54 851	93,8	27 430	46,9	6 396	3,5	777	Ausserdem die Pos. II. 1. a. u. III. 4. a. aufgeführten Beamten.
					—	—	—	—	—	—	—	—	
					—	—	—	—	—	—	—	—	
					—	—	—	—	—	—	—	—	
					—	—	—	—	—	—	—	—	
Ueberhaupt	451	200 146	836	150 692	348,5	63 613	235,6	58 518	794,6	118 191	706,0	124 201	in Summa 3371,7 Personen mit 715 366 Thlr.
Im Durchschnitt pro Person und Jahr Thlr.	—	444	—	180	—	183	—	248	—	149	—	176	
" " " " Tag Gr.	—	—	—	—	—	18,3	—	24,8	—	14,9	—	17,6	

VIII. Leistungen der Locomotiven im Jahre 1866.

Laufende Nro.	N a m e n der Locomotiven.	Nummer der M o n a t e, in welchen der Dienst stattgefunden hat.	Anzahl der Dienstage.	Fahrzeit. Stund.	Dienstzeit bei Arrangirung der Züge und Reserve auf den Bahnhöfen. Stund.	Durchlaufene Meilen.	Geschwindigkeit oder durch- laufene Meilen pro Stunde, incl. der Aufenthalte auf den Zwischenstationen.	Beschaffte		Durchschnitt- liche Stärke des Zuges		Die Wider- stände der Locomo- tive nebst Tender sind zu betrachten wie ein Zug in dem Ge- wichte von Zollcentner.	Die mechanische Brutto-Leistung der Locomotive beträgt also, reducirt auf horizontale Bahn		Cokes- resp. Steinkohlenverbrauch, incl. aller Verluste beim Fahr- und Reservedienste							Holz- kohl- len- Verbrauch beim Anheizen pro Tag 5.140 Cubikf.	Holz- kohl- len- Verbrauch beim Anheizen pro Tag 2.227 Cubikf.	Als Verluste kann man von dem Cokes- resp. Steinkoh- lenverbrauche abrechnen				Hiernach bleibt als Cokes- resp. Stein- kohlenverbrauch für die mechanische Leistung, incl. Stillstand auf den Zwischenstationen												
								Achsen- meilen.	Centner- meilen, reducirt auf hori- zontale Bahn.	nach Ach- sen.	in Zoll- centnern, reducirt auf hori- zontale Bahn.		im Ganzen.	pro Meile.	Cokes. Z.-Ctr.	Stein- kohlen. Z.-Ctr.	im Gan- zen. Z.-Ctr.	pro Meile Z.-Pfd.	pro Centnermeile auf horizont. Bahn. Z.-Pfd.	also für die Locomo- tive und Tender allein pro Meile auf horizon- tale Bahn.	Z.-Pfd.			Cubikf.	Cubikf.	für Anheizen und Ausreissen des Feuers		bei der Anheizung der Züge und Reserve. Z.-Ctr.	Zu- sam- men Z.-Ctr.	für die Fahrzeit im Ganzen. Z.-Ctr.	pro Stunde der Fahrzeit. Z.-Pfd.	pro Meile. Z.-Pfd.	pro Centner- meile. Z.-Pfd.	also für die Locomo- tive und Tender allein auf horizon- tale Bahn pro Meile. Z.-Pfd.						
																										à Tag	im Gan- zen.								für den Dienst bei der Arrangirung der Züge und Reserve.	Z.-Ctr.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.	Z.-Pfd.

1	Dart	1 — 12	224	772	90	2955	3,8	51 571	3 807 700	17	1 288	3 070	12 879 550	4 358	1 150	2 740	3 890	132	0,030	92	1 151	499	300	672	79	751	3 139	407	106	0,024	74
2	Hackelberg	1 — 12	173	1	2 412	3	3,0	5	1 320	2	440	2 850	9 870	3 290	2 664	—	2 664	88 800	26,991	76 924	889	385	250	432	2 226	2 658	6	600	200	0,061	174
3	Braunschweig	1 — 12	156	—	2 144	—	—	—	—	—	—	2 400	—	—	2 000	20	2 020	—	—	—	802	347	250	390	1 630	2 020	—	—	—	—	—
4	Wildemann	1 — 10	188	664	764	2 915	4,4	43 323	4 230 100	15	1 451	5 350	19 825 350	6 801	2 520	2 645	5 165	177	0,026	139	966	419	350	658	951	1 609	3 556	535	122	0,018	96
5	Crodo	5 — 12	215	1 241	401	2 797	2,3	92 838	7 767 510	33	2 777	5 350	22 731 460	8 127	3 167	3 365	6 532	234	0,029	155	1 105	479	350	752	513	1 265	5 267	424	188	0,023	123
6	Hercynia	1 — 2	26	85	14	380	4,5	4 933	481 120	13	1 266	3 930	1 974 520	5 196	216	530	746	196	0,038	149	134	58	300	78	16	94	652	767	172	0,033	130
7	Blankenburg	1 — 3, 5 — 8	63	177	238	645	3,6	10 244	711 800	16	1 104	2 880	2 569 400	3 984	763	462	1 225	190	0,048	138	324	140	250	157	184	341	884	499	137	0,034	98
8	Magdeburg	1 — 10	186	707	—	2 655	3,8	36 767	2 718 900	14	1 024	2 880	10 365 300	3 904	1 771	2 120	3 891	147	0,037	107	956	414	250	465	—	465	3 426	485	129	0,033	95
9	Wolfenbüttel	1 — 12	264	935	514	4 393	4,7	60 135	5 877 710	14	1 338	3 930	23 142 200	5 268	2 827	2 995	5 822	133	0,025	98	1 357	588	300	792	526	1 318	4 504	482	103	0,019	75
10	Brocken	1 — 12	296	873	2 419	2 603	3,0	55 761	4 808 880	21	1 847	5 350	18 734 930	7 197	3 086	4 229	7 315	281	0,039	209	1 521	659	350	1 036	3 242	4 278					

Leistungen der Locomotiven im Jahre 1866 (Fortsetzung).

Laufende Nro.	N a m e n der L o c o m o t i v e n .	Nummer der M o n a t e , in welchen der Dienst stattgefunden hat.	Anzahl der Diensttage.	Fahrzeit. Stund.	Dienstzeit bei Arrangirung der Züge und Reserve auf den Bahnhöfen. Stund.	Durchlaufene Meilen.	Geschwindigkeit oder durch- laufene Meilen pro Stunde, incl. der Aufenthalte auf den Zwischenstationen.	B e s c h a f f t e		Durchschnitt- liche Stärke des Zuges		Die Wider- stände der Locomo- tive nebst Tender sind zu betrachten wie ein Zug in dem Ge- wichte von Zollcentner.
								Achs- meilen.	Centner- meilen, reducirt auf hori- zontale Bahn.	nach Ach- sen.	in Zoll- centnern, reducirt auf hori- zontale Bahn.	
	Transport	—	12 196	47 811	55 654	171 724		5 774 593	423 904 200			
57	Sölter	1 — 10, 12	280	1 413	41	3 916	2,8	354 791	25 111 090	91	6 412	9 000
58	Richmont	1 — 12	141	678	—	4 788	7,0	100 757	7 203 330	21	1 504	4 530
59	Aller	1 — 12	290	2 318	1 003	5 274	2,3	279 763	20 402 630	53	3 869	9 000
60	Innerste	1 — 12	313	1 513	98	4 587	3,0	362 103	25 685 720	79	5 600	9 000
61	Regenstein	1 — 12	315	1 585	27	4 462	2,8	431 690	30 369 190	97	6 806	9 000
62	Elfas	1 — 12	310	746	1 308	2 475	3,3	51 445	3 730 080	21	1 507	9 000
63	Ith	1 — 12	342	319	3 686	1 105	3,5	21 429	1 576 860	19	1 427	9 000
64	Höxter	1 — 9, 12	231	1 693	815	4 053	2,4	198 791	15 396 370	49	3 799	9 000
65	Bevern	1 — 12	227	1 723	720	3 908	2,3	219 445	16 027 780	56	4 101	9 000
66	Rammelsberg	1 — 12	309	2 455	1 037	5 466	2,2	321 354	23 384 460	59	4 278	9 000
67	Bärenstein	1 — 6, 8 — 12	267	2 091	951	4 687	2,2	257 053	18 587 360	55	3 966	9 000
68	Teufelsmauer	1 — 11	269	1 836	—	4 805	2,6	515 492	36 184 350	107	7 531	9 000
69	Burg Homburg	1 — 12	307	2 392	1 043	5 562	2,3	317 806	23 097 260	56	4 153	9 000
70	Schill	1 — 12	257	1 483	965	5 886	4,0	108 915	7 903 910	19	1 343	6 500
71	Goslar	1 — 12	275	1 549	1 112	5 937	3,8	113 340	8 104 660	19	1 365	6 500
72	Ottmer	5 — 12	186	1 122	881	4 449	4,0	81 874	5 941 980	18	1 336	9 000
73	Halberstadt	6 — 12	172	1 520	613	3 307	2,2	169 791	13 236 070	51	4 002	9 000
74	Stauffenburg	6 — 12	159	1 392	514	3 111	2,2	186 859	13 528 500	60	4 349	9 000
75	Ecker	7 — 12	152	818	65	2 556	3,1	172 457	12 307 370	67	4 815	9 000
76	Düsseldorf	8 — 12	121	668	21	1 990	3,0	205 240	15 009 040	103	7 542	9 000
77	Fürstenberg	9 — 12	103	660	471	2 574	3,9	48 040	3 466 870	19	1 347	9 000
78	Köterberg	9 — 12	95	744	149	1 698	2,3	123 260	8 989 600	72	5 294	9 000
79	Münster	10 — 12	78	517	72	1 644	3,2	94 694	6 716 650	57	4 086	9 000
80	Ilseburg	11 — 12	32	167	79	554	3,3	33 424	2 396 640	60	4 326	9 000
81	Elberfeld	11 — 12	30	177	112	659	3,7	13 877	1 019 170	21	1 547	9 000
	Summa		17 457	79 390	71 437	261 177		10 558 283	769 281 140			
	Durchschnitt		215,5	980	882	3 224	3,3	130 349	9 497 298	40	2 945	6 497

Bei einigen Locomotiven rührt der starke Cokesverbrauch pro Meile incl. aller Verluste hauptsächlich davon her, dass jene

Die mechanische Brutto-Leistung der Locomotive beträgt also, reducirt auf horizontale Bahn		Cokes- resp. Steinkohlenverbrauch, incl. aller Verluste beim Fahr- und Reservedienste							Holz- kohl- len-		Als Verluste kann man von dem Cokes- resp. Steinkohl- lenverbrauche abrechnen				Hiernach bleibt als Cokes- resp. Stein- kohlenverbrauch für die mechanische Leistung, incl. Stillstand auf den Zwischenstationen					
im Ganzen.	pro Meile.	Cokes. Z.-Ctr.	Stein- kohlen. Z.-Ctr.	im Gan- zen. Z.-Ctr.	pro Meile Z.-Pfd.	pro Centnermeile auf horizont. Bahn. Z.-Pfd.	also für die Locomo- tive und Tender allein pro Meile auf horizon- tale Bahn. Z.-Pfd.	Verbrauch beim Anheizen pro Tag		für Anheizen und Ausreissen des Feuers		Zu- sam- men Z.-Ctr.	für die Fahrzeit im Ganzen. Z.-Ctr.	pro Stunde der Fahrzeit. Z.-Pfd.	pro Meile. Z.-Pfd.	pro Centner- meile. Z.-Pfd.	also für die Loco- motive und Tender allein auf horizon- tale Bahn pro Meile. Z.-Pfd.			
								5,140 Cubikf.	2,227 Cubikf.	à Tag Z.-Pfd.	im Gan- zen. Z.-Ctr.							für den Dienst bei der Arrangirung der Züge und Reserve. Z.-Ctr.		
1 366 812 250		139 391	244 760	384 151				62 690	27 160		43 313	68 761	112 074	272 077						
60 355 090	15 412	55	10 210	10 265	262	0,017	153	1 439	624	400	1 120	62	1 182	9 083	643	232	0,015			
28 892 970	6 034	7 215	5	7 220	151	0,025	100	725	314	300	423	—	423	6 797	1 002	142	0,024			
67 868 630	12 869	245	14 952	15 197	288	0,022	198	1 491	646	400	1 160	1 565	2 725	12 472	538	236	0,018			
66 968 720	14 600	80	10 720	10 800	236	0,016	144	1 609	697	400	1 252	147	1 399	9 401	621	205	0,014			
70 527 190	15 806	225	11 860	12 085	273	0,017	153	1 619	702	400	1 260	45	1 305	10 780	680	242	0,015			
26 005 080	10 507	7 850	1 842	9 692	391	0,037	333	1 593	690	350	1 085	2 040	3 125	6 567	880	265	0,025			
11 521 860	10 427	7 253	812	8 065	730	0,069	621	1 758	762	350	1 197	5 810	7 007	1 058	332	96	0,009			
51 873 370	12 799	320	10 995	11 815	279	0,022	198	1 187	514	400	924	1 260	2 184	9 131	539	225	0,018			
51 199 780	13 101	386	11 596	11 982	307	0,023	207	1 167	506	400	908	1 000	1 908	10 074	585	258	0,019			
72 578 460	13 278	135	14 230	14 365	263	0,020	180	1 588	688	400	1 236	1 617	2 853	11 512	469	211	0,016			
60 770 360	12 966	550	13 835	14 385	307	0,024	216	1 372	595	400	1 068	1 486	2 554	11 831	566	252	0,019			
79 429 350	16 531	180	12 062	12 242	255	0,015	135	1 383	599	400	1 076	—	1 076	11 166	608	232	0,014			
73 155 260	13 153	74	14 340	14 414	259	0,020	180	1 578	684	400	1 228	1 615	2 843	11 571	484	208	0,016			
46 162 910	7 843	1 922	9 060	10 982	187	0,024	156	1 321	572	400	1 028	1 014	2 042	8 940	603	152	0,019			
46 695 160	7 865	2 026	9 035	11 061	186	0,023	149	1 413	612	400	1 100	1 180	2 280	8 781	567	148	0,019			
45 982 980	10 336	486	6 090	6 576	147	0,014	126	956	414	400	744	905	1 649	4 927	439	111	0,011			
42 999 070	13 002	54	8 606	8 660	262	0,020	180	884	383	400	688	920	1 608	7 052	464	213	0,016			
41 527 500	13 349	45	7 510	7 555	243	0,018	162	817	354	400	636	782	1 418	6 137	441	197	0,015			
35 811 370	13 815	85	5 470	5 555	217	0,016	144	781	339	400	608	104	712	4 843	592	189	0,014			
32 719 040	16 542	30	5 100	5 130	257	0,016	144	622	269	400	484	32	516	4 614	691	232	0,014			
26 632 870	10 347	200	4 400	4 600	179	0,017	153	529	229	400	412	756	1 168	3 432	520	133	0,013			
24 271 600	14 294	20	4 420	4 440	261	0,018	162	488	212	400	380	253	633	3 807	512	224	0,016			
21 512 650	13 086	115	3 190	3 305	201	0,015	135	401	174	400	312	114	426	2 879	557	175	0,013			
7 382 640	13 326	30	1340	1 370	247	0,019	171	164	71	400	128	134	262	1 108	663	200	0,015			
6 950 170	10 547	5	1 180	1 185	180	0,017	153	154	67	400	120	190	310	875	494	133	0,013			
2 466 106 330		168 977	437 620	606 597				89 729	38 877		63 890	91 792	155 682	450 915						
30 445 757	9 442	2086	5 403	7 489	232	0,025	162	1 108	480	366	789	1 133	1 922	5 567	568	173	0,018			

Locomotiven vorzugsweise zum Arrangiren der Züge verwandt sind und verhältnissmässig wenig Meilen zurückgelegt haben.

IX. Leistungen der Wagen im Jahre 1866.

(Nach braunschw. Maasse.)

Gesamt-Leistungen der verschiedenen Wagengattungen.								Leistungen der hiesigen Wagen auf hiesigen und fremden Bahnen und der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen nach Achsmeilen.											
Stück.	Gattung der Wagen.	Bedeckte oder offene.	Anzahl der Achsen eines jeden Wagens.	Anzahl der Achsen aller Wagen.	Zurückgelegte Meilen		Achsmeilen aller Wagen.	Bezeichnung der Wagen.	Auf hiesigen Bahnen			Auf fremden Bahnen beladen und leer.	Bezeichnung der Bahnen.	Die Leistungen der hiesigen Wagen auf fremden Bahnen vertheilen sich wie folgt auf die nebenverz. Bahnen.			Die Leistungen der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen vertheilen sich wie folgt auf d. nebenverz. Bahnen.		
					aller Wagen.	im Durchschnitt für jeden Wagen oder Achse.			beladen.	leer.	beladen und leer.			Personen-wagen.	Güter-wagen.	Personen- u. Güterwagen.	Personen-wagen.	Güter-wagen.	Personen- u. Güterwagen.
2	Hof-Reisewagen, ohne Nr. u. Nr. I	bedeckt	3	6	823	412	2 470	Hiesige Wagen:					Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter	—	12 382	12 382	—	32 898	32 898
1	Personenwagen I. Cl. Nr. 76 . . .	"	3	3	615	615	1 844						Aachen-Mastichter	—	891	891	—	—	—
31	" I. u. II. Cl. Nr. 4 ⁷ / ₇ , 47 ⁷ / ₆₆ , 72 ⁷ / ₇₅ , 77 ⁷ / ₈₀ , 98 ⁷ / ₁₀₂ , 104, 105, 112, 113	"	3	93	155 488	5 016	466 465		1 040 748	16 980	1 057 728	506 473	Alberts-	—	84	84	—	756	756
1	" II. Cl. Nr. 23	"	3	3	594	594	1 782	Personenwagen	1 963 169	569 806	2 532 975	4 347 927	Altona-Kieler	—	49	49	—	—	—
13	" I, II. u. III. Cl. Nr. 3, 15 ¹ / ₁₃ , 31, 34, 69 ¹ / ₇₁ , 81 ¹ / ₈₃ . . .	"	3	39	47 065	3 622	141 255	Güterwagen	3 003 917	586 786	3 590 703	4 854 400	Aussig-Teplitzer	—	30	30	—	—	—
4	" II. u. III. Cl. Nr. 13, 20, 21, 24	"	3	12	10 620	2 655	31 859	Personen- und Güterwagen					Badische	27 838	27 838	—	8 923	8 923	
60	" III. Cl. Nr. 2, 8 ¹ / ₁₂ , 14, 19, 22, 25 ¹ / ₃₀ , 32, 33, 35 ¹ / ₄₆ , 57 ¹ / ₆₈ , 84 ¹ / ₉₇ , 107 ¹ / ₁₁₁	"	3	180	301 874	5 031	905 621	Personenwagen	657 237	—	657 237		Bayerische Ost-	180	180	—	760	760	
3	" II. u. III. Cl. Nr. 151 ¹ / ₁₅₃ . . .	"	2	6	6 453	2 151	12 905	Güterwagen	4 411 225	2 077 572	6 488 797		Bayerische Staats-	3 463	18 343	21 806	2 243	2 243	
115	Summa der bedeckten Personenw.	—	—	342	523 552	4 553	1 564 201	Personen- und Güterwagen	5 068 462	2 077 572	7 146 034		Bebra-Hanauer	—	359	359	—	1 466	1 466
47	Güterw. Nr. 201 ¹ / ₂₀₄ , 206, 207, 209 ¹ / ₂₄₉	bedeckt	4	188	138 427	2 945	553 707	Fremde Wagen:					Belgische Nord-	—	—	—	713	713	
31	" Nr. 301 ¹ / ₃₃₁	"	3	93	194 795	6 284	584 385						Belgische Staats-	26 206	21 52	247 137	29 603	830	830
1	Viehsw. mit doppelt. Boden Nr. 401	"	2	2	303	303	606		657 237	—	657 237		Bergisch-Markische	220 931	—	—	747 153	776 756	
3	Pferdew. Nr. 351 ¹ / ₃₅₃	"	2	6	4 534	1 511	9 068	Personenwagen					Berg- u. Forstamt Clausthal	699	8 207	8 906	1 229	6 436	6 436
387	Güterwagen Nr. 365 ¹ / ₄₀₀ , 402 ¹ / ₄₇₆ , 490 ¹ / ₆₆₃ , 674 ¹ / ₇₇₅ . . .	"	2	774	1 320 894	3 413	2 641 788	Güterwagen	5 072 379	2 664 358	10 736 737		Berlin-Anhaltische	287	6 469	6 756	10 854	14 142	10 854
23	Viehswagen Nr. 477 ¹ / ₄₈₉ , 664 ¹ / ₆₇₃ . . .	"	2	46	61 801	2 687	123 601	Personen- und Güterwagen					Berlin-Hamburger	131 041	293 881	424 922	124 817	635 222	760 039
84	Güterwagen Nr. 1001 ¹ / ₁₀₅₄ , 1071 ¹ / ₁₁₀₀	"	2	168	183 425	2 184	366 850						Berlin-Potsdam-Magdeburger	—	6 755	6 755	1 023	29 770	30 793
576	Summa der bedeckten Güterwagen	—	—	1 277	1 904 179	3 306	4 280 005						Berlin-Stettiner	—	—	—	—	46	46
130	Güterwagen Nr. 1201 ¹ / ₁₃₃₀	offen	2	260	160 392	1 234	320 783						Breslau-Freiburger	—	83	83	114	862	976
6	Viehswagen Nr. 1451 ¹ / ₁₄₅₆	"	2	12	11 275	1 879	22 549	Hiesige und fremde Wagen:					Charlotten-Erquelines	—	—	—	35	35	35
20	Langholztransportw. Nr. 1501 ¹ / ₁₅₂₀ . . .	"	2	40	19 925	996	39 850	Personenwagen	1 697 985	16 980	1 714 965		Chemnitz-Wurschnitzer	—	—	—	941	941	941
2	Equipagewagen Nr. 1551 ¹ / ₁₅₅₂	"	2	4	1 779	889	3 557	Güterwagen	6 374 394	2 647 378	9 021 772		Cöthen-Bernburger	—	18 201	18 201	2 159	134 606	136 765
8	Güterwagen Nr. 1601 ¹ / ₁₆₀₈	"	2	32	7 465	933	29 861	Personen- und Güterwagen	8 072 379	2 664 358	10 736 737		Cöthen-Halberstädter	—	694	694	—	159	159
30	" Nr. 1651 ¹ / ₁₆₈₀	"	3	90	24 993	833	74 979						Frankfurt-Hanauer	—	1 172	1 172	—	2 795	2 795
449	Kohlen- u. Cokeswagen Nr. 1801 ¹ / ₂₂₂₉ , 2270 ¹ / ₂₂₈₉	"	2	898	1 054 659	2 349	2 109 318						Frankzösische Nord-	—	275	275	—	1 429	1 429
645	Summa der offenen Güterwagen . . .	—	—	1 336	1 280 488	1 985	2 600 897						Frankzösische Ost-	—	—	—	—	228	228
115	Personenwagen	bedeckt	—	342	523 552	4 553	1 564 201						Frankzösische West-	—	—	—	—	1 423	1 423
1221	Güterwagen	bedeckt und offen	—	2 613	3 184 667	2 607	6 880 902						Galizische Karl-Ludwigs-	—	—	—	—	2 569	2 569
1336	Personen- und Güterwagen	bedeckt und offen	—	2 955	3 708 219	2 776	8 445 103						Görsnitz-Geraer	—	19	19	—	—	—

Leistungen der hiesigen Wagen auf hiesigen und fremden Bahnen und der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen nach Achsmeilen.

Bezeichnung der Bahnen.	Die Leistungen der hiesigen Wagen auf fremden Bahnen vertheilen sich wie folgt auf die nebenverzeichneten Bahnen.			Die Leistungen der fremden Wagen auf hiesigen Bahnen vertheilen sich wie folgt auf die Wagen der nebenverzeichneten Bahnen.		
	Personen- wagen.	Güter- wagen.	Personen- und Güterwagen.	Personen- wagen.	Güter- wagen.	Personen- und Güterwagen.
<i>Transport . .</i>	474 319	3 926 940	4 401 259	620 230	5 935 233	6 555 463
Sächsisch-Westliche	7 617	51 043	58 660	412	43 355	43 767
Schweizerische Nord-Ost	—	164	164	—	—	—
Süd-Norddeutsche Verbindungs- Stargard-Posener	—	152	152	—	263	263
Taunus-	—	—	—	—	1 531	1 531
Tharandt-Freiberger	—	930	930	—	794	794
Thüringische	—	98	98	—	—	—
Tilsit-Insterburger	—	14 820	14 820	3 001	23 509	26 510
Warschau-Wiener	—	—	—	—	1 142	1 142
Werra	—	—	—	—	227	227
Westphälische	22 662	5 539	5 539	—	2 601	2 601
Wilhelms	—	337 851	360 513	33 216	474 603	507 879
Württembergische	—	400	400	—	591	591
Zittau-Reichenberger	—	9 457	9 457	—	1 095	1 095
Verschiedene Galawagen	1 875	533	533	—	810	810
Als Fracht beförderte Locomotiven u. Wagen	—	—	1 875	378	—	378
<i>Summa . .</i>	506 473	4 347 927	4 854 400	657 237	6 488 797	7 146 034

Die Leistungen der hiesigen und fremden Wagen auf den hiesigen Bahnen vertheilen sich auf die Bahnstrecken wie folgt:

Bahnstrecke.	Achsmeilen					Bemerkungen.
	der Personen- wagen.	der Güterwagen			der Personen- und Güterwagen zusammen.	
		beladen.	leer.	beladen und leer.		
Braunschweig-Wolfenbüttel	219 448	629 452	264 121	893 573	1 113 021	
Wolfenbüttel-Oschersleben	566 375	2 797 248	1 152 059	3 949 307	4 515 682	
Jerxheim-Helmstedt	73 226	107 355	46 051	153 406	226 632	
Wolfenbüttel-Börssum	103 904	263 495	106 259	369 754	473 658	
Börssum-Harzburg	77 309	120 654	56 712	177 366	254 675	
Börssum-Kreiensen	234 368	982 927	364 907	1 347 834	1 632 202	
Kreiensen-Preuss. Br. Grenze	167 944	527 170	280 325	807 495	975 439	
Braunschweig-Hannoversche Grenze . . .	189 341	893 603	384 533	1 278 136	1 467 477	
Vienenburg-Goslar	33 050	35 510	9 391	44 901	77 951	
Alle Bahnen	1 714 965	6 357 414	2 664 358	9 021 772	10 736 737	

X.

Personen- und Güter-Frequenz im Jahre 1866.

Bemerkung. In die nachstehende Tabelle hat in die Columnen „Gegen Fahrgeld beförderte Personen I., II., III. Classe“ nur die Zahl der ausgegebenen Billets eingetragen werden können, welche indessen hinter der „wirklich beförderten Personenzahl“ weit zurückbleibt. Es hat dies seinen Grund darin, dass als Retourbillets für die II. und III. Classe einfache Billets der nächsthöheren Classe und für die I. Classe 1 Billet I. und 1 Billet III. Classe ausgegeben werden und ein Nachweis darüber, wie viele Billets als Retourbillets ausgegeben worden, nicht geführt ist.

XI. Massenfrequenz im Jahre 1866.

Bahnstrecke.	Bahn- länge (tarif- mässig). Meilen.	Nutzmeilen						Achs- meilen				Von allen Güterwagen excl. der Gepäckwagen sind leer Procent.	Frequenz		Massenfrequenz im Ganzen.						
		in Courier-, Schnell- und Eil- zügen.	in Personen- zügen.	in Güter- zügen.	in Extra- zügen.	über- haupt.	Anzahl der täglichen Züge im Durch- schnitt.	der Personen- wagen.	der Gepäck- wagen beladen und leer.	der übrigen Güterwagen			im Personen- verkehre (incl. Frei- passagiere). Pers.-Meilen.	im Güter- verkehre (incl. Freigut). Ctr.-Meilen.	Netto der Personen und Güter. Ctr.-Meilen.	Thara			Brutto. Ctr.-Meilen.		
										beladen.	leer.					der Wagen.	der Locomotiven.	der Wagen und Locomotiven.			
Braunschweig - Wolfenbüttel . . .	1½	3 570	11 060	12 042	3 628	30 300	55,3	219 448	103 630	525 822	264 121	893 573	1 113 021	33	1 183 334	22 763 786	24 242 954	64 946 771	29 008 085	93 954 856	118 197 810
Wolfenbüttel - Oschersleben . . .	7½	10 950	21 765	35 953	13 795	82 463	30,1	566 375	283 267	2 513 981	1 152 059	3 949 307	4 515 682	31	4 053 197	115 344 816	120 411 312	257 990 885	76 922 960	334 913 845	455 325 157
Jerxheim - Helmstedt	3	—	6 570	2 190	313	9 073	8,3	73 226	27 288	80 067	46 051	153 406	226 632	37	265 807	5 053 268	5 385 527	13 709 602	7 524 514	21 234 116	26 619 643
Wolfenbüttel - Börssum	1¾	1 610	7 714	5 106	1 299	15 729	24,6	103 904	47 460	216 035	106 259	369 754	473 658	33	475 192	11 170 375	11 764 365	27 817 558	11 558 929	39 376 487	51 140 852
Börssum - Harzburg	2¾	—	6 990	2 607	803	10 400	10,3	77 309	32 447	88 207	56 712	177 366	254 675	39	258 691	5 035 563	5 358 927	15 321 378	8 461 492	23 782 870	29 141 797
Börssum - Kreiensen	8	7 360	14 928	15 760	3 107	41 155	14,1	284 368	128 712	854 215	364 907	1 347 834	1 632 202	30	1 334 314	39 199 796	40 867 689	94 605 366	45 791 579	140 396 945	181 264 634
Kreiensen - Holzminden	6	4 380	9 252	11 820	4 262	29 714	13,5	167 944	97 416	429 754	280 325	807 495	975 439	31	531 354	28 783 989	29 448 181	56 504 193	33 499 959	90 004 152	119 452 333
Braunsch.-Hannoversche Grenze .	2½	3 650	7 255	11 400	3 598	25 903	28,4	189 341	92 095	801 508	384 533	1 278 136	1 467 477	32	1 277 302	37 715 694	39 312 321	83 930 032	29 769 728	113 699 760	153 012 081
Alle Bahnen	33	31 520	85 534	96 878	30 805	244 737	20,3	1 681 915	812 315	5 509 589	2 654 967	8 976 871	10 658 786	33	9 379 191	265 067 287	276 791 276	614 825 785	242 537 246	857 363 031	1 134 154 307
Vienenburg-Goslar (Diese Strecke ist im Monat März in Betrieb genommen.)	1¾	—	3 608	—	674	4 282	8,6	33 050	12 868	22 642	9 391	44 901	77 951	29	91 837	1 484 015	1 598 811	4 849 155 <small>Persw. 72 Ctr. } pro Güterw. 55 „ } Achse</small>	2 422 516	7 271 671	8 870 482

Bahnstrecke.	Beförderung pro Bahnmeile.					Beförderung pro				Bahnzug im Durchschnitt.						Beförderung pro Achse.								
	Netto der Personen und Güter. Ctr.-Meil.	T h a r a			Brutto. Ctr.-Meil.	Netto				T h a r a					Brutto. Ctr.	Netto				T h a r a				Brutto. Crt.
		der Wagen. Ctr.-Meil.	der Locomo- tiven. Ctr.-Meil.	der Wagen und Loco- motiven. Ctr.-Meil.		Personen. Stück.	Güter. Ctr.	Personen u. Güter. Ctr.	der Personen- wagen Achsen.	der Güterwagen. Achsen.	der Personen- und Güter- wagen. Achsen. Centner.	der Loco- motiven. Centner.	der Wa- gen und Loco- motiven. Centner.	der Personenwagen		der Gepäck- und Güterwagen		aller Wagen Ctr.	der Wagen Ctr.	der Loco- motiven. Centner.	der Wagen und Loco- motiven. Centner.			
														Per- sonen. Stück.		nach Gewicht. Ctr.	der beladenen Centner.					der belad. u. leeren im Durchschn. Centner.		
Braunschweig-Wolfenbüttel . . .	16 161 969	43 297 848	19 338 723	62 636 571	78 798 540	39,1	751	800	7,2	29,5	36,7	2 143	957	3 100	3 900	5,3	6,7	36,2	25,5	21,8	58,4	26,1	84,5	106,3
Wolfenbüttel-Oschersleben . . .	16 054 842	34 398 784	10 256 395	44 655 179	60 710 021	49,2	1 399	1 460	6,9	47,8	54,7	3 129	933	4 062	5 522	7,2	8,9	41,2	29,2	26,7	57,1	17,0	74,1	100,8
Jerxheim-Helmstedt	1 795 176	4 569 867	2 508 172	7 078 039	8 873 215	29,3	557	594	8,1	16,9	25,0	1 511	829	2 340	2 934	3,6	4,6	47,1	32,3	23,8	60,5	33,2	93,7	117,5
Wolfenbüttel-Börssum	6 722 494	15 895 748	6 605 102	22 500 850	29 223 344	30,2	710	748	6,6	23,5	30,1	1 769	735	2 504	3 252	4,6	5,7	42,4	30,2	24,8	58,8	24,4	83,2	108,0
Börssum-Harzburg	1 948 701	5 571 410	3 076 906	8 648 316	10 597 017	24,9	484	515	7,4	17,1	24,5	1 474	814	2 288	2 803	3,3	4,2	41,7	28,4	21,0	60,2	33,2	93,4	114,4
Börssum-Kreiensen	5 108 461	11 825 671	5 723 947	17 549 618	22 658 079	32,4	952	993	6,9	32,7	39,6	2 299	1 113	3 412	4 405	4,7	5,9	39,9	29,1	25,0	58,0	28,1	86,1	111,1
Kreiensen-Holzminde	4 908 030	9 417 366	5 583 326	15 000 692	19 908 722	17,9	969	991	5,7	27,2	32,9	1 902	1 127	3 029	4 020	3,2	4,0	54,6	35,6	30,2	57,9	34,3	92,2	122,4
Braunsch.-Hannoversche Grenze .	15 724 928	33 572 013	11 907 891	45 479 904	61 204 832	49,3	1 456	1 518	7,3	49,3	56,6	3 240	1 149	4 389	5 907	6,8	8,4	42,2	29,5	26,8	57,2	20,3	77,5	104,3
Alle Bahnen	8 387 614	18 631 084	7 349 614	25 980 698	34 368 312	38,3	1 083	1 131	6,9	36,7	43,6	2 512	991	3 503	4 634	5,6	7,0	41,9	29,5	26,0	57,7	22,8	80,5	106,5
Vienenburg-Goslar (Diese Strecke ist im Monat März in Betrieb genommen.)	913 606	2 770 946	1 384 295	4 155 241	5 068 847	21,4	347	373	7,7	10,5	18,2	1 132	566	1 698	2 071	2,7	3,5	41,8	33,0	20,5	62,2	31,1	93,3	113,8

III. Uebersicht vom Personen-Verkehre im Jahre 1866.

I. Verkehr der Braunschweigischen Stationen und der Hannoverschen Stationen Oker und Goslar unter sich und mit den Stationen fremder Bahnen.

	Anzahl der ausgegebenen Billets.				Militair- perso- nen.	Auswan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I — III. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Summa.			
a. Braunschweigische Stationen.							
Von Braunschweig	12 775	78 888	133 538	225 201	8 920	130	33 992
Nach „	16 101	106 415	129 744	252 260	6 637	45	34 195
Von Wolfenbüttel	10 350	57 660	63 312	131 322	2 473	22	13 086
Nach „	7 485	55 801	65 637	128 923	3 141	2	11 461
Von Schöppenstedt	1 153	13 997	19 942	35 092	319	—	5 015
Nach „	1 064	10 674	19 626	31 364	258	—	3 384
Von Jerxheim	908	11 455	20 720	33 083	306	—	1 567
Nach „	532	6 824	21 349	28 705	302	—	3 774
Von Wegersleben	486	7 568	10 459	18 513	288	2	684
Nach „	337	3 147	11 010	14 494	69	—	1 131
Von Oschersleben	477	6 889	24 125	31 491	4 145	17	3 656
Nach „	707	10 549	20 503	31 759	6 713	—	2 737
Von Söllingen	247	6 448	6 003	12 698	12	—	776
Nach „	233	4 663	6 216	11 112	12	—	1 161
Von Schöningen	1 033	15 351	16 233	32 617	209	3	3 491
Nach „	1 043	13 314	16 026	30 383	188	—	3 263
Von Büddenstedt	258	4 515	3 908	8 681	30	—	528
Nach „	189	2 498	4 294	6 981	34	—	869
Von Helmstedt	1 125	11 097	16 770	28 992	489	19	4 333
Nach „	1 413	14 506	18 616	34 535	450	—	3 965
Von Börssum	973	12 224	17 325	30 522	87	—	1 369
Nach „	615	6 362	18 037	25 014	88	—	2 212
Von Schladen	645	6 601	9 066	16 312	24	12	1 526
Nach „	374	5 286	7 954	13 614	16	—	1 538
Von Vienenburg	838	6 985	11 319	19 142	119	10	1 632
Nach „	572	6 692	10 747	18 011	82	—	1 675
Von Harzburg	1 045	7 662	11 909	20 616	247	13	3 762
Nach „	2 000	8 696	12 291	22 987	759	—	3 999
Von Salzgitter	386	5 627	12 650	18 663	67	10	1 606
Nach „	294	4 449	11 767	16 510	61	—	1 902
Von Ringelheim	195	1 854	4 530	6 579	18	12	364
Nach „	131	1 278	4 106	5 515	8	—	354
Von Lutter a. Bbge.	128	3 369	7 528	11 025	124	5	648
Nach „	298	2 594	8 460	11 352	108	—	802
Von Seesen	889	7 568	22 518	30 975	366	20	3 556
Nach „	612	6 042	20 330	26 984	12 930	—	3 428
Von Gandersheim	925	5 871	13 534	20 330	150	—	2 180
Nach „	648	7 134	13 080	20 862	1 140	—	1 808
Von Kreiensen	424	5 471	17 691	23 586	8 257	—	2 731
Nach „	671	6 209	19 753	26 633	821	19	3 549
Von Naensen	51	1 470	2 437	3 958	69	—	377
Nach „	81	797	2 906	3 784	365	—	268
Von Vorwohle	63	1 144	2 553	3 760	1	2	324
Nach „	61	801	2 241	3 103	127	—	210
Von Stadtoldendorf	384	4 557	6 138	11 079	146	35	905
Nach „	499	3 477	6 550	10 526	145	—	822
Von Holzminden	623	6 611	31 379*	38 613	3 640	—	2 855
Nach „	603	7 879	30 222**	38 704	6 887	—	3 082
Von Vechelde	524	5 867	23 652	30 043	3	5	1 704
Nach „	433	2 574	22 568	25 575	2	—	984
b. Hannoversche Stationen.							
Von Oker	404	2 710	4 566	7 680	13	1	490
Nach „	1 093	4 296	4 347	9 736	5	—	410
Von Goslar	1 271	8 782	9 980	20 033	1 083	8	2 181
Nach „	896	6 461	10 557	17 914	1 246	—	2 361
Von allen Stationen	38 580	308 241	523 785*	870 606	31 605	326	95 338
Nach „	38 985	309 418	518 937**	867 340	42 594	66	95 344

II. Verkehr der Braunschweigischen Bahnen und der Vienenburg-Goslarschen Bahn mit den benachbarten Bahnen.

	Anzahl der ausgegebenen Billets.				Militair- perso- nen.	Auswan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I — III. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Summa.			
Von Braunschweigischen Stationen und den Stationen Oker und Goslar nach Hannoverschen Stationen	2 544	21 783	47 599	71 926	6 732	260	15 257
Durchgang von Osten her	855	10 310	16 437	27 602	40 853	11 522	18 027
Von Hannoverschen Stationen nach Braunschweigischen Stationen und den Stationen Oker und Goslar	2 921	22 189	45 534	70 644	14 717	—	15 092
Durchgang nach Osten hin	934	10 554	14 177	25 665	9 779	—	9 819
Von Braunschweigischen Stationen nach Cöln-Mindener Stationen	98	1 150	970	2 218	406	—	742
Durchgang von Osten her	3 035	17 580	6 575	27 190	36 329	—	14 083
Von Cöln-Mindener Stationen nach Braunschweigischen Stationen	132	1 212	938	2 282	1 453	—	891
Durchgang nach Osten hin	3 347	17 776	6 086	27 209	59 454	—	15 582
Von Braunschweigischen Stationen nach Westfälischen und Bergisch-Märkischen Stationen	119	2 701	20 237*	23 057	9	—	774
Durchgang von Osten her	36	689	1 266	1 991	453	—	610
Von Westfälischen und Bergisch-Märkischen Stationen nach Braunschweigischen Stationen	103	2 593	19 932**	22 628	3 302	—	1 016
Durchgang nach Osten hin	84	930	1 717	2 731	—	—	1 021
Von Braunschweigischen Stationen nach den über Cassel hinaus belegenen Stationen	30	332	226	588	1	—	281
Durchgang von Osten her	149	903	300	1 352	—	—	800
Von den über Cassel hinaus belegenen Stationen nach Braunschweigischen Stationen	16	229	109	354	—	—	173
Durchgang nach Osten hin	238	1 202	290	1 730	—	—	1 231
Von Braunsch. Stationen und den Stationen Oker und Goslar nach Magdeb.-Halberst. Stationen	197	6 135	17 391	23 723	2 105	—	5 604
Durchgang von Westen her	372	5 096	8 477	13 945	7 970	—	4 599
Von Magdeb.-Halberst. Stationen nach Braunsch. Stationen	181	6 068	15 731	21 980	2 501	—	5 095
Durchgang nach Westen hin	371	5 437	9 974	15 782	12 671	257	4 264
Von Braunsch. Stationen und den Stationen Oker und Goslar nach Berlin-Potsdamer Stationen	179	2 645	3 221	6 045	3 513	—	1 904
Durchgang von Westen her	3 614	19 372	10 064	33 050	28 376	—	18 219
Von Berlin-Potsdamer Stationen nach Braunsch. Stationen und den Stationen Oker und Goslar	225	3 734	3 006	6 965	1 078	—	2 413
Durchgang nach Westen hin	3 152	18 490	9 954	31 596	36 230	4 851	18 499
Von Braunsch. Stationen nach Magdeb.-Leipziger Stationen	40	1 396	2 477	3 913	2 578	—	1 218
Durchgang von Westen her	360	4 626	3 254	8 240	32 887	—	3 481
Von Magdeb.-Leipziger Stationen nach Braunsch. Stationen	38	1 313	2 035	3 386	3 282	—	1 157
Durchgang nach Westen hin	307	4 354	4 037	8 698	28 734	6 414	9 510
Von Braunsch. Stationen nach Leipzig-Dresdener Stationen	21	203	204	428	—	—	211
Durchgang von Westen her	257	1 368	475	2 100	—	—	1 354
Von Leipzig-Dresdener Stationen nach Braunsch. Stationen	17	184	192	393	—	—	160
Durchgang nach Westen hin	245	1 201	613	2 059	—	—	1 247

* Hierunter 6848 beförderte Personen 4. Classe.

** Hierunter 6366 angekommene Personen 4. Classe.

Uebersicht vom Personen-Verkehre im Jahre 1866 (Fortsetzung).

III. G e s a m m t - B e f ö r d e r u n g.							
	Anzahl der ausgegebenen Billets.				Militair- perso- nen.	Auswan- derer.	Reise- gepäck zu Col. I. — III. Centner.
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Summa.			
1) Verkehr der Braunschweigischen Stationen und der Stationen Oker und Goslar unter sich (Einseitiger Verkehr)	35 352	271 896	431 460	738 708	16 261	66	69 347
2) Verkehr der Braunschweigischen Bahnen und der Vienenburg- Goslarschen Bahn mit den Nachbarbahnen (Gemeinschaft- licher Verkehr):							
Abgang nach Westen	2 791	25 966	69 032 *	97 739	7 148	260	17 054
" " Osten	437	10 379	23 293	34 109	8 196	—	8 937
Zugang von Westen	3 172	26 223	66 513 **	95 908	19 472	—	17 172
" " Osten	461	11 299	20 964	32 724	6 861	—	8 825
Durchgang von Westen nach Osten	4 603	30 462	22 270	57 335	69 233	—	27 653
" " Osten nach Westen	4 075	29 482	24 578	58 135	77 635	11 522	33 520
Ueberhaupt Abgang	3 228	36 345	92 325 *	131 898	15 344	260	25 991
" Zugang	3 633	37 522	87 477 **	128 632	26 333	—	25 997
" Durchgang	8 678	59 944	46 848	115 470	146 868	11 522	61 173
3) Totalbeförderung	50 891	405 707	658 110 ***	1 114 708	204 806	11 848	182 508

* Hierunter 6848 beförderte Personen 4. Classe.
** " 6366 " " 4. "
*** " 13214 " " 4. "

reide, Kartoffeln,
zwischen Braun-
geführt sind, im
tlichen Verkehre

latur nicht ent-

XIII.

Commercielle Uebersicht vom Güterverkehre

i m J a h r e 1 8 6 6.

Die von Bahn zu Bahn (nicht direct) expedirten Güter — vorzugsweise rohe Metalle, Kohlen, Kokes, Erden, Getreide, Kartoffeln, Holz und ähnliche Producte — sind einmal als Güter des einseitigen Verkehrs auf der Beförderungsstrecke zwischen Braunschweig und Oschersleben verzeichnet, ausserdem erscheinen dieselben, wenn sie im Westen ein- oder ausgeführt sind, im gemeinschaftlichen Verkehre mit den Hannoverschen Bahnen; dagegen sind diese Güter im gemeinschaftlichen Verkehre mit den übrigen Bahnen nicht enthalten.

Die im mitteldeutschen Eisenbahnverbande beförderten Güter sind, insoweit dieselben der nachfolgenden Nomenclatur nicht entsprechend specificirt worden sind, in der Columnne „Sonstige Güter“ zur Aufführung gekommen.

[illegible]

32

32

II. Verkehr der Braunschweigischen Bahnen u. d. Vienenburg-Goslar'schen Bahn mit den benachbarten Bahnen.

[illegible]

[illegible]

Abfälle (nicht besonders genannte).		Asphalt.	Bau- u. Nutzholz (auch Grubenholz), europäische.	Baumfrüchte (ausser Südfrüchte), frisch und getrocknet.	Baumwolle, roh.	Baumwollengarn.	Bier.	Blei- und Zinkweiss.	Borke, Loh.	Borst., Haare, Hörner, Klauen.	Braunkohlen.	Brennholz.	Brennmaterial (nicht besonders genanntes, Briquets, Lohkuchen etc.).	Butter u. Käse.	Bücklinge.	Cement.	Chemikalien, Drogen, Apotheker- und Farbewaren etc.	Cichorien u. Kaffeesurrogate.	Cider.	Dachpappe u. Dachfliz.	Drucksachen u. Bücher.	Düngemittel (auch Düngesack) mit Anschluss von Guano.	Eier.	Eisen, roh (in Flossen, Gänzen, Massen, Melten, Bruch- [Schmelz-] Eisen).	Eisen, verarbeitet (ausser Eisenbahnschienen, Eisen- u. Stahlwaren u. Eisengusswaren).	Eisenbahnschienen.	Eisen- und Stahlwaren.	Eisengusswaren.	Erze u. Mineralien.	Farbholz (in Blöcken, gemahlen und gepulvert).	Fastags aller Art (Fässer, Kisten u. a.).	Feld-, Garten- u. Walderzeugnisse (nicht besonders genannte).	Fette, Oele (in Fässern), (excl. Mineral-, ätherisches u. Terpentinöl).	Fische u. Fleischwaren (nicht besonders genannte).	Flachs, Hanf, Heede u. Werg.	Geräthe (Bau- u. Haus-), Möbel und musikalische Instrumente.	Getreide.	Glas, Glaswaren, Porzellan, Fayence.	Guano.	Harze aller Art, Pech, Theer.	Haute, Felle.	Heringe.	Holz u. Holz-, Korb- u. Siebmacherwaren (nicht besonders genannte).	Holzkohlen.	Hopfen.	Hülsenfrüchte, Samen u. Saat.	Hüttenproducte (nicht besonders genannte, z. B. Alaun, Schwefel, Zinn, Vitriol u. Bleiglätte).	Kaffee.	Kalk (gebrannter).	Kartoffeln.	Knochen.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.				
2) Mit der Köln-Mindener Bahn und den Rhein-Franz. u. Eiländ. Bahnen. (Stationen: Bielefeld, Gütersloh, Hamm, Camen, Dortmund, Herne-Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Berge-Borbeck, Oberhausen, Ruhrort, Duisburg, Düsseldorf, Deutz, Deutzerfeld, Herford, Wesel, Emmerich, Empel, Amsterdam, Rotterdam, Paris, Lille, Le Havre.)																																																			
Versand von den Braunsch. Bahnen .	151	—	573	4	—	1	112	6	—	100	—	—	—	129	—	—	806	2645	—	—	251	11101	1	968	4	—	411	35	4508	2	435	520	4420	18	36552	269	119492	64	—	6	154	—	370	—	590	6095	2531	29	—	1719	192
Durchgang von Osten her.	7812	121	36204	2237	261	1415	2614	31	1	2867	1	170	—	128	—	43	9262	1265	20	265	6935	81442	8	2579	3191	165	9333	8358	1837	180	2063	12442	28825	260	89511	21941	136934	21435	—	511	7689	46	6642	7	3012	123258	570	160	12	7105	19
Empfang für die Braunsch. Bahnen .	326	35	25	6	—	203	10	893	—	3	—	—	—	859	7	5	569	55	—	69	371	200	2	1600	49216	27252	12650	1244	—	6	11297	49	318	206	2247	487	1186	2720	—	43	956	327	138	—	—	504	449	7760	—	2	—
Durchgang nach Osten hin	570	206	599	384	12476	5405	161	5952	—	279	—	—	—	5741	489	154	8924	664	—	1287	7436	1129	16	12340	358700	295417	108325	93495	9831	359	19249	1233	9181	4259	2147	6393	19290	30698	400	818	2970	55	2263	—	315	9252	3864	19118	18	6	100
3) Mit den Westphälischen und Bergisch-Märkischen Bahnen. (Stationen: Warburg, Bonenburg, Teutonia, Paderborn, Gesecke, Lippstadt, Soest, Hamm, Münster, Nierenhof, Kupferdreh, Ueberruhr, Dahlhausen, Langendreer, Marten, Bochum, Steele, Essen, Mühlheim a. d. R. Oberhausen, Duisburg, Limburg, Letmathe, Iserlohn, Altena, Werdohl, Finnentrop, Grevenbrück, Altenhundem, Geisweid, Siegen, Werl, Unna, Holzwickede, Aplerbeck, Hörde, Dortmund, Barop, Annen, Witten, Hagen, Haspe, Gevelsberg, Milspe, Schwelm, B.-Rittershausen, Barmen, Elberfeld, Vohwinkel, Erkrath, Gerresheim, Düsseldorf, Neuss, Crefeld, Viersen, Gladbach, Rheydt, Aachen.)																																																			
Versand von den Braunsch. Bahnen .	203	300	23536	218	—	304	57	78	—	15	—	—	1	87	—	31	1288	9271	—	26	224	2105	—	19144	699	—	641	787	37195	13	1052	1101	6879	51	480	2208	93079	730	100	4301	694	158	2952	—	629	8291	11133	389	—	21541	411
Durchgang von Osten her.	456	3	5206	228	79	241	124	28	—	296	—	—	—	32	—	21	1692	241	—	516	570	10139	—	968	605																										

[illegible]

[illegible]

[illegible]

XIV. Leistungen des elektro-magnetischen Telegraphen im Jahre 1866.

Nro.	Stationen.	Dienst-Correspondenz.			
		Abgegangene	Von auswärtigen Stationen angekommene	Gegebene Läutesignale	
				Depeschen	einfach doppelt
1	Braunschweig	32 457	6 363	5 178	9 338
2	Wolfenbüttel	23 037	58	9 185	8 988
3	Schöppenstedt	10 757	—	4 805	4 820
4	Jerxheim	13 252	2	4 805	6 279
5	Wegersleben	10 622	—	4 805	4 820
6	Oschersleben	13 349	1 187	4 805	—
7	Schöningen	3 969	1	1 446	1 446
8	Helmstedt	2 166	1	1 446	—
9	Börssum	10 112	—	4 249	4 948
10	Schladen	4 782	—	2 205	2 205
11	Vienenburg	6 996	48	2 205	3 414
12	Harzburg	4 847	—	4 228	—
13	Salzgitter	5 866	—	2 742	2 727
14	Ringelheim	5 825	—	2 742	2 727
15	Lutter am Bbge.	5 852	—	2 742	2 727
16	Seesen	6 917	15	2 742	2 727
17	Gandersheim	5 908	—	2 717	2 727
18	Kreiensen	8 714	—	2 717	2 765
19	Naensen	5 944	—	2 775	2 765
20	Vorwohle	6 047	—	2 775	2 765
21	Stadtoldendorf	6 509	—	2 775	2 765
22	Holzminden	8 051	3 463	2 775	2 765
23	Vechelde	16 099	5 715	5 178	10 356
24	Oker	2 950	10	1 256	1 256
25	Goslar	1 928	51	1 256	—
Summa		222 956	16 914	84 554	85 330
		239 870		169 884 oder 255 214 einfache Signale.	

Staats- und Privat-Correspondenz.														Bemerkungen.
Abge- gangene	Angekom- mene und durchge- gangene	E i n n a h m e												
		im einseitigen			im Braunschweig- Hannoverschen			im Braunsch.-Mag- deburg-Berliner			in S u m m a			
		V e r k e h r e.												
Depeschen.		Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	
9 617	8 771	1 224	17	—	1 066	10	6	47	15	2	2 338	12	8	
1 352	1 524	251	2	—	86	2	4	8	25	3	345	29	7	
435	545	85	24	—	23	1	2	7	21	—	116	16	2	
610	571	142	8	—	6	21	6	17	10	—	166	9	6	
346	390	74	24	—	6	7	2	13	24	—	94	25	2	
568	1 497	93	10	—	38	—	8	—	28	—	132	8	8	
770	956	152	19	—	45	—	4	11	15	5	209	4	9	
929	999	182	26	—	50	15	2	12	18	7	245	29	9	
141	103	30	28	—	4	24	—	—	8	—	36	—	—	
211	260	25	22	—	27	15	6	—	8	—	53	15	6	
247	1 649	40	20	—	29	10	—	—	12	7	70	12	7	
770	817	149	8	—	46	15	—	5	8	7	201	1	7	
350	380	51	18	—	37	5	2	—	12	—	89	5	2	
169	158	22	20	—	17	8	4	—	26	7	40	25	1	
70	105	15	2	—	4	20	8	—	4	—	19	26	8	
445	431	89	2	5	31	18	8	1	5	3	121	26	6	
234	240	43	2	—	17	16	4	—	5	3	60	23	7	
230	121	58	28	—	—	20	8	1	27	3	61	16	1	
32	25	6	4	—	1	16	4	—	4	—	7	24	4	
29	27	6	12	—	1	19	6	—	—	—	8	1	6	
125	153	28	2	—	7	15	6	—	—	—	35	17	6	
396	415	67	—	—	35	20	4	—	26	7	103	17	1	
259	372	46	12	—	21	24	4	1	14	6	69	21	—	
69	30	—	—	—	7	18	8	—	—	—	7	18	8	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
18 404	20 539	2 888	10	5	1 614	29	6	133	21	—	4 637	1	1	
38 943														

XV. Einnahme im Jahre 1866.

	Vom Personenverkehre			Vom Gepäckverkehre	Vom Eilgut-			
	Personen	Militair- personen	Auswan- derer	Gepäck	Eilgut	Postbe- förderung	Militair- effecten	Equipagen
	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
Einseitiger Verkehr	227 769	10 735	46	2 957	7 118	23 643	—	188
Gemeinschaftlicher Verkehr:								
Mit Magdeburg	41 061	7 189	—	1 542	3 268	—	—	9
„ Hannover	71 584	2 981	68	2 106	5 480	—	—	766
„ dem Norddeutschen								
Verbande	193 134	76 833	7 572	13 430	55 155	—	1 944	673
„ dem Mitteldutschen								
Verbande	19 870	199	—	1 357	4 860	—	—	78
„ Bayern	70	—	—	3	1 561	—	—	9
„ Westfalen	1 524	70	—	64	42	—	18	—
„ dem Preussisch-								
Braunschweig.-Ver-								
bande	14 324	11	—	684	15 595	—	—	293
<i>Summa . .</i>	569 336	98 018	7 686	22 143	93 079	23 643	1 962	2 016
					darunter			
					Expedi-			
					tionsge-			
					bühren			
					626 Thlr.			

Zusammenstellung der vorstehenden Einnahmen.	Thaler.
Von Personen	675 040
Vom Gepäck	22 143
Von Eilgut, Postbeförderung, Militaireffecten, Equipagen und Vieh incl. der Nebeneinnahmen	209 788
Vom Frachtgute incl. der Nebeneinnahmen	1 645 225
Vom elektrischen Telegraphen	4 637
Verschiedene Einnahmen	11 300
<i>Summa der Betriebseinnahme pro 1866 . . .</i>	2 568 133
Uebertrag vom Jahre 1865	823 594
Erstattungen des Extrabaufonds	2 841
Für die Betriebsführung der Vienenburg-Goslarschen Bahn	17 090
<i>Gesamt-Einnahme . . .</i>	3 411 658

verkehre		Vom Frachtverkehre				Vom elektro- magnetischen Telegraphen	Verschiedene Einnahmen	Ueberhaupt
Vieh	Nebenein- nahmen von der Eilgut- und Vieh- beförderung	Normal- gut	Producte und er- mässigte Güter	Locomo- tiven und Fahr- zeuge	Nebenein- nahmen	Thaler.	Thaler.	Thaler.
Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.	Thaler.
7 441	49	39 576	192 593	—	9 297	2 888	11 300	535 600
2 376	35	14 740	44 389	401	658	134	—	115 802
12 616	87	22 697	116 986	13	3 891	1 615	—	240 890
64 406	320	214 162	492 006	21 172	3 582	—	—	1 144 389
307	3	35 086	44 878	3 036	203	—	—	109 877
19	21	7 005	11 211	—	334	—	—	20 233
47	—	117	2 720	—	19	—	—	4 621
1 278	83	111 383	241 146	3 092	8 832	—	—	396 721
88 490	598	444 766	1 145 929	27 714	26 816	4 637	11 300	2 568 133
		darunter						
		Expeditionsgebühren						
		5554	60 461					
		Thaler.	Thaler.					

Vertheilung der Einnahmen des einseitigen Personen- und Güterverkehrs auf die einzelnen Stationen.		Vom Personen- Güter- verkehre		In Summa
		Thaler.	Thaler.	Thaler.
Station	Braunschweig	64 932	77 833	142 765
„	Wolfenbüttel	34 542	26 742	61 284
„	Schöppenstedt	11 028	14 281	25 309
„	Jerxheim	6 203	16 973	23 176
„	Wegersleben	4 065	6 295	10 360
„	Oschersleben	13 861	13 852	27 713
„	Börssum	7 427	7 364	14 791
„	Schladen	3 654	4 014	7 668
„	Vienenburg	4 195	7 255	11 450
„	Harzburg	8 149	5 656	13 805
„	Vechede	3 114	3 939	7 053
„	Salzgitter	5 712	3 668	9 380
„	Ringelheim	1 898	5 119	7 017
„	Lutter a. Bbge	3 412	7 773	11 185
„	Seesen	11 840	8 463	20 303
„	Gandersheim	5 585	4 447	10 032
„	Kreiensen	9 174	8 004	17 178
„	Söllingen	2 020	3 261	5 281
„	Schöningen	8 891	9 593	18 484
„	Büddenstedt	1 339	292	1 631
„	Helmstedt	11 741	6 223	17 964
„	Naensen	1 274	378	1 652
„	Vorwohle	1 587	1 394	2 981
„	Stadtdendorf	3 925	2 866	6 791
„	Holzminde	8 982	13 518	22 500
<i>Summa</i>		238 550	259 203	497 753

XVI. Ausgabe im Jahre 1866.

Cap.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betrag		Bemerkungen.
			im Einzelnen Thlr.	im Ganzen. Thlr.	
I.		Administration:			
	1	Für Herzogliche Eisenbahn- und Postdirection: Besoldungen	33 983		
	2	Für Herzogliche Eisenbahn- und Post-Hauptcassee: Besoldungen	4 583		
	3	Für Herzogliche Eisenbahn-Betriebsverwaltung: Besoldungen	45 080		
		Summa Cap. I.	—	83 646	
II.		Unbestimmte Verwaltungs-Ausgaben:			
	1	Diäten und Reisekosten	13 321		
	2	Bureau- und Druckkosten	23 373		
	3	Uniformirung	16 344		
		Summa Cap. II.	—	53 038	
III.		Transportverwaltung:			
	1	Besoldungen des Expeditionspersonals	37 274		
	2	„ „ Fahrpersonals	43 429		
	3	„ „ Hülfspersonals	42 487		
	4	Kokesprämien und Meilengelder	10 817		
	5	Unterhaltung der Locomotiven	143 009		
	6	„ „ Personenwagen	27 621		
	7	„ „ Gepäck- und Güterwagen	63 739		
	8	Für Räder und Achsen zu den Personen- und Güter- wagen	9 170		
	9	Heizmaterial für die Locomotiven	202 388		
	10	Material zum Oelen und Putzen derselben	13 734		
	11	„ „ Putzen und Schmieren der Personen- und Güterwagen	10 372		
	12	„ zur Heizung der Bahnhöfe und Wärter- häuser	7 077		
	13	„ „ Beleuchtung der Bahnhöfe, Wagenzüge und Telegraphen	23 696		
	14	Betriebsgeräthschaften und Utensilien	5 761		
	15	Sonstige Ausgaben incl. Wagenmiethe	56 432		
		Summa Cap. III.	—	697 006	
IV.		Bahnhofsverwaltung:			
	1	Besoldungen der Bahnhofs-aufseher und Portiers	18 890		
	2	Löhne der Bahnhofsarbeiter	71 642		
	3	Unterhaltung der Bahnhöfe, Gebäude und Wasser- stationen	34 540		
	4	Unterhaltung der Drehscheiben und Excentriks	10 250		
	5	Brandversicherungsbeiträge und Häusersteuer	1 407		
		Summa Cap. IV.	—	136 729	
		Iatus	—	970 419	

Cap.	Nro.	Gegenstand der Ausgabe.	Betrag		Bemerkungen.
			im Einzelnen Thlr.	im Ganzen. Thlr.	
		Transport	—	970 419	
V.		Bahnverwaltung:			
	1	Besoldungen der Bahnaufseher	6 325		
	2	Löhne der Bahnwärter	65 420		
	3	„ „ Excentrikwärter	24 825		
		Unterhaltung der Bahnen:			
	4	Braunschweig-Oscherslebener Bahn	147 731		
	5	Wolfenbüttel-Harzbürger Bahn	14 593		
	6	Braunschweig-Hannoversche Bahn	13 852		
	7	Börssum-Kreienser Bahn	21 853		
	8	Jerxheim-Schöninger Bahn	3 242		
	9	Trendelbusch-Kohlenbahn	975		
	10	Kreiensen-Holzmindener Bahn	70 435		
	11	Offenhaltung der Bahnen bei Schnee	215		
		Summa Cap. V.	—	369 516	
VI.		Für den elektrischen Telegraphen:			
	1	Besoldungen der Telegraphenbeamten	5 263		
	2	Unterhaltungskosten	8 999		
		Summa Cap. VI.	—	14 262	
VII.	1-3	Verschiedene Ausgaben	—	7 606	
		Summa der Betriebsausgabe (Cap. I. bis VII.)	—	1 361 803	
VIII.		Ablieferung an die Staatscasse:			
	1	Etatmässiger Ueberschuss	—	433 789	
IX.		Verwendungen zu Neubaugegenständen:			
	1	Kosten für Anschaffung eines neuen Hebekrahns für den hiesigen Bahnhof	2 833		
	2	Kosten der Anlegung einer Gasleitung nach dem Bahn- hofe Seesen	955		
	3	Kosten der Instanderhaltung der Promenadenwege und sonstigen Verschönerungsanlagen bei Harzburg	1 000		
	4	Kosten für Ankauf der Restaurationsgebäude auf dem Bahnhofe Harzburg	28 498		
		Summa Cap. IX.	—	33 286	
X.		Zuschuss:			
	1	Zum extraordinaireren Baufonds	318 987		
	2	Zum Holzmindener Bahnbaufonds	229 500		
		Summa Cap. X.	—	548 487	
		Gesammt-Ausgabe	—	2 427 365	

Anhang zur Tabelle XVI.

S p e c i f i c a t i o n

der

im Jahre 1866 aus den laufenden Etats beschafften Erweiterungsanlagen.

Ordn. Nro.	Ausgabe.		Bezeichnung.	Thlr.
	Cap.	Nro.		
1	IV.	3	Für Pflasterung eines Wendeplatzes an dem neuen Gleise des südlichen Bahnhofes zu Wolfenbüttel	285
2	"	"	Für Pflasterung eines Ladeplatzes zu Jerxheim	180
3	"	"	Für Anlage eines Brunnens zu Ildehausen	83
4	"	"	Für Ausführung eines 15 Ruthen langen Perrons daselbst	98
5	"	"	Für Verlängerung des Güterschuppens nach der südwestlichen Seite zu Ringelheim	1 172
6	"	"	Für Vergrößerung des Güterschuppens zu Lutter a. Bbge.	1 066
7	"	"	Für Anlage dreier Centesimalwaagen auf dem Güterbahnhofe hierselbst und zu Lutter a. Bbge.	2 408
8	V.	4	Für Verlängerung der Gleise südlich des hiesigen Wagenschuppens und Kosten für einen Rolltisch zu denselben	750
9	"	"	Für 85 lfd. Rth. Nebengleis nebst 2 Weichen zu Jerxheim	414
10	"	7	Für 42 lfd. Rth. Nebengleis auf dem Bahnhofe Ringelheim	1 171
11	"	"	Für Erbauung zweier Bahnwärterhäuser	399
12	"	"	Für Anschaffung eines neuen Telegraphen	91
13	"	"	Für Ausführung der Flügel der vor dem Gandersheimer Bahnhofe belegenen Chaussee-Ueberbrückung auf der Nordseite der Bahn	653
14	IX.	1, 2 u. 4	Die unter Verwendungen für Neubaugegenstände sub 1, 2 und 4 aufgeführten Gegenstände zum Gesamtbetrage von	32 286
<i>Summa</i>				41 056
Dazu die Ausgabe für die in Tab. XVII, B. sub I. 1 — 16 und II. 1, 2, 4, 5, 7, und 9 aufgeführten, aus dem Extrabaufonds beschafften Erweiterungsanlagen mit .				521 390
<i>Summa tot. der im Jahre 1866 beschafften Erweiterungsanlagen . . .</i>				562 446

XVII.

A b r e c h n u n g.

A. Vom gesammten Eisenbahn- und Postbetriebe für das Jahr 1866.

	Vom Eisenbahn- Betriebe. Thaler.	Post- Thaler.	Vom Eisenbahn- und Postbetriebe Thaler.
Betriebs-Einnahme pro 1866	2 568 133	246 572	2 814 705
Betriebs-Ausgabe pro 1866	1 361 803	196 361	1 558 164
Reinertrag pro 1866	1 206 330	50 211	1 256 541
Uebertrag aus der Rechnung pro 1865	823 594	—	823 594
Erstattungen des Extrabaufonds	2 841	—	2 841
Für die Betriebsführung der Vienenburg-Goslarschen Bahn	17 090	—	17 090
Summa	2 049 855	50 211	2 100 066

B. Ueber den Reserve- und

Nro.	Einnahme.	Thaler.	Thaler.
	Bestand ultimo 1865	—	836 921
	Zugang im Jahre 1866:		
	I. Extraordinaire Verwilligungen.		
1	Kosten für Erweiterung des Kohlenabladeplatzes auf hiesigem Bahnhofe	57 000	
2	Kosten für Erweiterungsanlagen auf hiesigem Bahnhofe	34 500	
3	Restkosten für Erweiterung der Dreherei und Schmiede in der Wagenreparaturwerkstatt	664	
4	Restkosten für Erweiterung der Gasanstalt auf hiesigem Bahnhofe	2 831	
5	Restkosten für Anschaffung von Locomotiven pro 1861/63	7 685	
6	Kosten für Erweiterungsanlagen auf dem Bahnhofe Wolfenbüttel	22 000	
7	Kosten für Einrichtung des vormaligen Posthauses zu Holzminden zu Dienstwohnungen für die Eisenbahn- und Postbeamten	1 100	
	II. Uebertragungen aus den Unterhaltungsetats wegen unvollendet gebliebener Etatausführungen.		125 780
1	Kosten für Anschaffung von fünf Locomotiven pro 1866	100 000	
2	Kosten für Anschaffung von Personenwagen	14 600	
3	Kosten für Achsen und Räder aus dem Jahre 1866	12 000	
4	Disponibel gebliebene Gelder für nicht zur Ausführung gekommene Bauten im J. 1866	32 698	
5	Kosten für Unterhaltung der Bahnhöfe pro 1866	10 709	
6	Kosten für Herstellung einer Drehscheibe pro 1866	2 500	
7	Kosten für Erweiterungen der Gleise auf der Braunsch.-Oscherslebener Bahn	12 700	
8	Restkosten für die Anlage eines Nebengleises in Jerxheim	1 500	
9	Kosten für Erbauung eines Wohnhauses für Bahnwärter pro 1866	3 000	
10	Kosten für Erweiterung der Gleise auf der Schöninger Bahn pro 1866	3 500	
	II. Sonstige Einnahme:		193 207
	Nichts.		
	Gesamt-Einnahme	—	1 155 908
	Davon die Ausgabe mit	—	535 788
	Bleibt Bestand ultimo 1866	—	620 120

	Vom Eisenbahn- Betriebe. Thaler.	Post- Thaler.	Vom Eisenbahn- und Postbetriebe. Thaler.
Verwendung der nebenstehenden Summe:			
1) Ablieferung an die Staatscasse	483 789	50 211	534 000
2) Verwendungen für Neubaugegenstände	33 286	—	33 286
3) Zuschuss zum extraordinären Baufonds	318 987	—	318 987
4) Zuschuss zum Holzmindener Bahnbaufonds	229 500	—	229 500
5) Uebertrag in die Rechnung pro 1867	984 293	—	984 293
Summa wie nebenstehend	2 049 855	50 211	2 100 066

extraordinären Baufonds.

Nro.	Ausgabe.	Thaler.	Thaler.
	I. Auf extraordinaire Verwilligungen.		
1	Fernere Kosten für Erweiterung des Directionsgebäudes	8 532	
2	Kosten für Erweiterung des Kohlenabladeplatzes auf hiesigem Bahnhofe	38 599	
3	Fernere Kosten für Anlage einer Wasserleitung auf hiesigem Bahnhofe	10 046	
4	Kosten für Anschaffung neuer Locomotiven	68 074	
5	Fernere Kosten für Erbauung eines Stationshauses zu Vechelde	3 344	
6	Fernere Kosten für Erbauung eines Arbeiterhauses zu Büddenstedt	4 798	
7	Kosten für Anschaffung neuer Wagen	142 702	
8	Fernere Kosten für Erweiterung und Umbau des Bahnhofes Vienenburg	12 243	
9	Restkosten für Erweiterung der Gasanstalt auf hiesigem Bahnhofe	3 187	
10	Restkosten für Erweiterung der Wagen-Reparatur-Werkstatt	305	
11	Kosten für Erweiterung des Maschinenhauses und der Bahnhofsanlagen hierselbst	36 763	
12	Restkosten für Anschaffung von Locomotiven und Wagen aus dem Jahre 1861/63	156 864	
13	Restkosten für Verlegung der Oker am hiesigen Bahnhofe	6 775	
14	Restkosten für Einrichtung des südlichen Wagenschuppens hierselbst zu einem Locomotivschuppen	1 164	
15	Restkosten für Umänderung des alten Güterschuppens zu einem Wagenschuppen	258	
16	Restkosten für Erweiterung der Gleise auf dem Bahnhofe Oschersleben	1 653	
	II. Auf die Uebertragungen von den Unterhaltungsetats für unvollendet gebliebene Etatausführungen.		495 307
1	Kosten für Herstellung eines zweiten Gleises auf den Haltestellen der Südbahn pro 1865	4 116	
2	Restkosten für Anschaffung von Personenwagen pro 1865	17 282	
3	Fernere Kosten der Anschaffung resp. des Umbaues von Personenwagen pro 1864	8 579	
4	Restkosten für Erweiterung der Lagerplätze auf dem Bahnhofe Jerxheim pro 1864	73	
5	Kosten für Anlage von Expeditionsräumen auf der Haltestelle zu Söllingen	1 024	
6	Fernere Kosten für Umbau der Ilsebrücke vor Börssum	405	
7	Restkosten für Vollandung zweier Wasserreservoirs und Anschaffung eines Dampfkessels	2 425	
8	Kosten für Anschaffung von Kies zur Instandsetzung der Magdeburger u. Hannov. Bahn	995	
9	Fernere Kosten für Erbauung eines Wärterhauses zu Gunsleben pro 1863	1 163	
10	Restkosten für Umlegung von Gleisstrecken auf der Harzbahn pro 1862 und 1863	1 578	
	III. Sonstige Ausgabe.		37 640
1	Erstattungen der Extrabaufonds (Tab. XV.)	—	2 841
	Gesamt-Ausgabe	—	535 788

Anm. Die vorstehenden sub I. 1 bis 16 u. II. 1, 2, 4, 5, 7 u. 9 aufgeführten Ausgaben sind dem Anlagecapitale in Tab. VI. hinzugesetzt.

XVIII. Unterhaltung der Locomotiven und Tender im Jahre 1866.

Reparatur.

Der Verbrauch an grösseren Ersatzstücken hat betragen:

2 Kurbelachsen von Gussstahl.	3 173 Pfd. Kolbenringe von Gusseisen.	9 Schornsteine.
4 Tenderachsen „	8 Kuppelpinnen.	12 Ventilkugeln.
11 Aschenkasten.	18 126 Roststäbe.	19 Ventilkugelgehäuse.
3 Dampfstrahlpumpen.	4 kupferne Rohrplatten.	12 Reifen von Gussstahl zu Triebrädern.
4 kupferne Dampfrohren.	2 Rauchkisten.	6 „ „ Gussstahl zu Laufrädern.
3 kupferne Feuerkisten.	1 575 messingene Siederöhren.	22 „ „ Gussstahl zu Tenderrädern.
4 Kolben von Eisen.	78 eiserne „	
2 360 Pfd. Kolbenringe von Le-		
gierung.		

Gesamtkosten für diese Ersatzstücke	41 715 Thlr.
„ „ die übrige Reparatur incl. der Locomotivgeräthe	100 210 „

Summa

Einnahme für alte Materialien	141 925 Thlr.
	14 301 Thlr.

Nettokosten für Ersatz und Reparatur	127 624 Thlr.
--	---------------

Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen.

Material zum Oelen, Schmieren und Verdichten:

42 046 Pfund Maschinenöl.
18 985 „ Talg.
280 „ Locomotivschmier.
1 780 Ellen Dochte.

Material zum Putzen:

5 061 Pfund Maschinenöl.
5 206 „ Baumwolle.
18 471 „ Heede.
85 „ Putzkalk.
127 „ Schmirgel.
1 626 Stück Besen.
113 „ Putztücher.
362 Bogen Schmirgelpapier.
124 Pfund Soda und Seife.

Kosten für Material zum Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen	13 734 Thlr.
Arbeitslohn für das Putzen der Locomotiven	15 385 „

Kosten für Material und Arbeitslohn zum Oelen, Schmieren, Verdichten und Putzen	29 119 Thlr.
---	--------------

Speisung.

168 977 Ctnr. Cokes	} à Ctnr. durchschnittlich 9 Gr. 7,318 Pfg.	. . . . .	196 777 Thlr.
437 620 „ Steinkohlen			
89 729 Cbkfss. Holz zum Anheizen, à Cbkfss. — Gr. 8,746 Pfg.			
38 876 „ Holzkohlen dazu, à Cbkfss. 2 Gr. 3,112 Pfg.			2 616 „
			2 995 „

Summa

Gesamtkosten für Reparatur, Erneuerung, Umänderung, Geräte, Oelen, Schmieren, Verdichten, Putzen und Speisung	359 131 Thlr.
---	---------------

Im Durchschnitt

	Nettokosten für Ersatz und Reparatur.	Kosten für Material und Arbeitslohn zum Oelen, Schmie- ren, Verdichten und Putzen.	Kosten für Material zur Speisung.	Gesamtkosten für Reparatur, Oelen, Schmie- ren, Verdichten, Putzen und Speisung.
für jede der in Benutzung gewesenen 81 Locomotiven	1575,60 Thlr.	359,49 Thlr.	2498,62 Thlr.	4433,71 Thlr.
für jeden der 17 457 Dienstage	7,31 „	1,67 „	11,59 „	20,57 „
für jede der von den Locomotiven beschafften 261 177 Meilen	14,659 Gr.	3,345 Gr.	23,247 Gr.	41,251 Gr.

XIX. Unterhaltung der Personen- und Güterwagen im Jahre 1866.

Reparatur sämtlicher Braunschweigischen Wagen.

	Verbrauch an grösseren Ersatzstücken:												Kosten im Ganzen, incl. der Ausgabe für Räder und Achsen				
	Achskluppen.	Achshalter.	Achspflanzen.	Buffer, compl.	Bufferhülsen.	Bufferstangen.	Bocksitze.	Federhalter.	Tragfedern.	Gummiringe.	Patentketten.	Thürschlösser.	Zughülsen.	für die Ersatz- stücke. Thaler.	für die übrige Reparatur. Thaler.	Einnahme für alte Materialien. Thaler.	Netto- kosten für Ersatz u. Reparatur. Thaler.
Personenwagen	46	—	54	—	6	—	—	—	—	98	12	—	6	797	29 144	203	29 738
Güterwagen	20	—	988	2	189	65	22	—	—	1 540	86	255	47	6 213	79 421	2 842	82 792
Personen- u. Güterwagen	66	—	1 042	2	195	65	22	—	—	1 638	98	25	53	7 010	108 565	3 045	112 530

Schmieren sämtlicher Braunschweigischen und fremden Wagen.

Material: 52 821 Pfund Rüböl.

Arbeitslohn: 1 460 Tagewerke.

19 558 „ Wagenschmier.

Antheil an den Kosten für Schmiermaterial zu den gemeinschaftlichen Wagen = 138 Thlr. 23 Gr. 1 Pfg.

Kosten für Material zum Schmieren = 10 089 „ 25 „ 1 „

Kosten für Arbeitslohn beim Schmieren = 620 „ — „ — „

10 849

Putzen sämtlicher Braunschweigischen Wagen.

An Arbeitslohn 7094 Tagewerke = 2 947 Thlr. — Gr. — Pfg.

Das Material zum Putzen der Wagen auf hiesiger Station ist von den dazu bestimmten Arbeitern selbst gehalten und denselben vergütet; einschliesslich dieser Vergütung betragen die Kosten = 289 „ 10 „ — „

Kosten für Material und Arbeitslohn zum Putzen 3 236

Gesamtkosten für Reparatur, Schmieren und Putzen 126 615

Im Durchschnitt

	Nettokosten für Ersatz und Reparatur.	Kosten für Material und Arbeitslohn zum Schmieren.	Kosten für Material für Material zum Putzen.
für jeden der 114 Personenwagen	260,8 Thlr.	—	—
für jeden der 1221 Güterwagen	67,8 „	—	—
für jede der 339 Personenwagen-Achsen	87,7 „	—	—
für jede der 2613 Güterwagen-Achsen	31,7 „	—	—
für jede der von den Braunschw. Personenwagen zurückgelegten 1 564 201 Achsmeilen	5,703 Pfg.	—	} 0,115 Pfg.
für jede der von den Braunschw. Güterwagen zurückgelegten 6 880 902 Achsmeilen .	3,609 „	—	
für jede der von den Braunschw. und fremden Wagen auf den Braunschweigischen Bahnen zurückgelegten 10 428 823 Achsmeilen *	—	0,311 Pfg.	—

* Die von den Schnell- und Courierzügen des Norddeutschen Eisenbahnverbandes zurückgelegten Achsmeilen sind hierin nicht mit enthalten.

XX. Uebersicht der Betriebsverhältnisse seit Erbauung der Bahnen bis zum Ende des Jahres 1866.

Jahr.	Im Betriebe befindliche Bahnlänge			Beschaffte Nutzmeilen				Beschaffte Achsmeilen.	Frequenz					Brutto-Einnahme				Einnahme				Ausgabe (excl. der Zuschüsse zum Reservefonds)				Betriebsausgabe			Extrabaufonds.																							
	auf Schienengleisen. Meil.	auf Landwegen. Meil.	während der Dauer von Mont.	auf der Schienenbahn		auf Landwegen mittelst Pferde.	im Ganzen.		im Ganzen.		pro Bahnzug.			aus dem Personenverkehre (excl. Gepäckfracht). Thlr.	aus dem Güterverkehre (incl. Gepäckfracht). Thlr.	Varia. Thlr.	im Ganzen. Thlr.	pro Meile der ganzen Betriebslänge und pro Jahr. Thlr.	pro Nutzmeile. Thlr.	pro Person und Meile. Pfg.	pro Centner Gut und Meile. Pfg.	für den Betrieb. Thlr.	für Neubaugegenstände. Thlr.	Ablieferung an die Staatscasse. Thlr.	im Ganzen. Thlr.	pro Bahnmeile und Jahr. Thlr.	pro Nutzmeile. Thlr.	pro Achsmeile. Pfg.	Einnahme			Ausgabe. Thlr.																				
				mittelst Locomotiven.	mittelst Pferde.				Personenverkehr.	Güterverkehr.	Achsen.	Personen.	Güter.																	aus den Betriebsaufkünften.	aus anderen Quellen.	im Ganzen.																				
1838	1 1/2	—	1	375	—	—	375	?	?	?	?	?	?	2 766	16	118	2 900	23 200	7,73	?	?	1 763	—	—	1 763	14 104	4,70	?	?	?	?	?	?																			
1839	1 1/2	—	12	5 514	—	—	5 514	?	?	?	?	?	?	33 162	193	1 462	34 817	23 211	6,31	?	?	21 151	—	847	21 998	14 101	3,83	?	?	?	?	?																				
1840	1 1/2	1	7 1/2	7 196	608	560	8 364	?	?	?	?	?	?	29 496	2 166	1 838	33 500	10 510	4,00	?	?	29 236	—	13 125	42 361	9 172	3,50	?	?	?	?	?																				
1841	5	1	10	10 676	1 684	1 440	13 800	?	?	?	?	?	?	39 625	16 556	1 444	57 625	9 604	4,17	?	?	54 815	—	8 750	63 565	9 136	3,97	?	?	?	?	?																				
1842	6	—	12	11 984	1 660	—	13 644	?	?	?	?	?	?	46 079	29 065	5 573	80 717	13 453	5,91	?	?	57 218	—	29 750	86 968	9 536	4,19	?	?	?	?	?																				
1843	6	—	6 1/2	20 267	1 812	—	22 079	?	?	?	?	?	?	81 063	40 127	8 139	129 329	13 704	5,86	?	?	90 846	7 056	16 319	114 221	9 630	4,11	?	?	?	?	?																				
1844	13 1/2	—	4 1/2	37 713	—	—	37 713	?	?	?	?	?	?	144 440	80 793	1 934	227 167	15 082	6,02	?	?	162 990	—	65 000	227 990	10 821	4,32	?	?	?	?	?																				
1845	16	—	12	40 918	—	—	40 918	?	1 454 000	5 836 000	?	35,5	143	155 645	93 954	2 242	251 841	15 740	6,15	32,11	4,83	185 079	—	65 000	250 079	11 567	4,52	?	?	?	?	?																				
1846	16	—	12	40 638	—	—	40 638	?	1 902 000	5 459 000	?	46,8	134	173 657	127 606	5 288	306 551	19 160	7,54	27,39	4,05	199 324	—	75 000	274 324	12 458	4,90	?	?	?	?	?																				
1847	16	—	12	49 824	—	—	49 824	?	2 063 000	13 850 000	?	41,4	278	187 300	179 628	4 108	371 036	23 190	7,45	27,24	3,90	252 602	19 331	93 000	364 933	15 788	5,07	?	?	?	?	?																				
1848	16	—	12	54 199	—	—	54 199	1 359 966	2 367 000	15 211 000	25,1	43,7	281	211 984	212 874	5 765	430 623	26 914	7,95	26,87	4,20	251 609	84 470	73 500	409 579	15 725	4,64	55,5	?	?	?	?																				
1849	16	—	12	54 440	—	—	54 440	1 826 833	2 443 000	22 095 000	33,6	44,9	406	221 098	317 396	33 661	572 155	35 760	10,51	27,15	4,31	296 840	33 241	120 000	450 081	18 552	5,45	48,8	?	?	?	?																				
1850	16	—	12	55 873	—	—	55 873	1 967 097	2 613 088	31 513 714	35,2	46,8	564	231 468	370 957	5 874	608 317	38 020	10,89	26,57	3,57	330 996	164 718	140 000	635 714	20 687	5,92	50,4	50 000	—	50 000	—																				
1851	16	—	12	62 344	—	—	62 344	2 194 562	3 334 691	36 290 783	35,2	53,5	582	286 255	406 402	6 637	699 294	43 706	11,22	25,75	3,42	333 862	84 077	164 000	581 939	20 866	5,36	45,6	230 357	5 972	236 329	—																				
1852	16	—	12	74 254	—	—	74 254	2 588 208	3 455 997	42 251 830	34,9	46,5	569	294 848	445 496	13 927	754 271	47 142	10,16	25,59	3,17	352 349	11 417	164 000	527 766	23 490	4,75	40,8	226 505	9 693	236 198	221 260																				
1853	16	—	12	78 419	—	—	78 419	2 931 102	3 532 127	47 636 146	37,4	45,0	607	300 343	531 737	17 656	849 736	53 108	10,84	32,00	3,47	385 164	26 527	166 179	577 870	24 073	4,91	39,4	131 301	—	131 301	187 156																				
1854	16	—	12	88 558	—	—	88 558	3 404 123	3 766 484	62 109 163	38,4	42,5	701	309 569	639 999	14 282	963 850	60 241	10,88	30,09	3,15	494 172	29 442	360 716	884 330	30 886	5,58	43,5	112 575	—	112 575	148 210																				
1855	16	—	12	96 768	—	—	96 768	3 734 095	3 567 923	69 381 360	38,6	36,9	717	308 026	708 677	13 805	1 030 508	64 407	10,65	32,51	3,10	572 441	1 784	229 925	804 150	35 777	5,92	46,0	91 150	—	91 150	124 414																				
1856	16	—	12	101 059	—	—	101 059	4 126 765	4 160 906	81 010 371	40,8	41,2	802	346 319	832 798	10 522	1 189 639	74 352	11,77	32,03	3,11	563 435	16 082	236 123	815 640	35 215	5,58	41,6	176 483	—	176 483	156 658																				
1857	24	—	12	130 283	—	—	130 283	5 251 066	5 541 163	106 494 664	40,5	42,5	817	432 158	1 050 653	11 952	1 494 763	62 282	11,47	32,37	2,99	766 773	44 804	620 657	1 432 234	31 949	5,89	43,8	155 172	—	155 172	246 000																				
1858	24	—	12	140 945	—	—	140 945	5 328 754	5 995 160	92 041 361	37,8	42,5	653	444 815	928 309	9 758	1 382 882	57 620	9,91	33,32	3,09	714 777	86 876	342 561	1 144 214	26 473	5,07	40,2	416 400	—	416 400	168 292																				
1859	27	—	12	139 897	—	—	139 897	5 271 944	5 551 105	92 275 816	37,6	39,6	659	445 974	963 393	11 041	1 420 408	52 608	10,15	30,87	3,17	700 547	71 060	472 964	1 244 571	25 946	5,01	39,9	29 124	—	29 124	116 278																				
1860	27	—	12	147 335	—	—	147 335	5 798 397	5 682 410	116 640 675	39,3	38,6	792	469 184	1 111 462	11 537	1 592 183	58 970	10,81	31,71	2,94	761 499	85 817	594 535	1 441 851	28 204	5,17	39,4	172 190	—	172 190	73 748																				
1861	27	—	12	155 585	—	—	155 585	6 380 389	6 123 098	129 481 991	41,0	39,4	832	498 390	1 240 963	12 282	1 751 635	64 875	11,28	31,63	2,95	884 413	58 362	405 793	1 348 568	32 756	5,68	41,6	12 968	—	12 968	131 484																				
1862	27	—	12	168 839	—	—	168 839	7 270 867	6 304 868	156 957 383	42,2	37,3	929	512 756	1 349 894	13 362	1 876 012	69 481	11,11	32,08	2,64	943 145	224 694	402 535	1 570 374	34 931	5,59	38,9	232 198	—	232 198	19 971																				
1863	27	—	12	178 888	—	—	178 888	7 452 079	6 742 663	166 033 842	41,7	37,7	928	533 521	1 315 548	12 240	1 861 309	68 937	10,40	31,31	2,43	892 762	99 238	394 925	1 386 925	33 065	4,99	35,9	99 273	—	99 273	225 354																				
1864	27 1/2	—	12 1/2	192 845	—	—	192 845	8 450 025	7 068 995	220 661 767	43,8	36,7	1144	560 783	1 575 636	13 344	2 149 763	79 621	11,15	31,41	2,17	935 049	1 090	484 646	1 420 785	34 631	4,85	33,2	683 742	—	683 742	222 219																				
1865	27 1/2	—	12 1/2	198 686	—	—	198 686	8 760 691	7 370 261	220 691 148	44,1	37,1	1111	605 892	1 597 071	13 311	2 216 274	76 865	10,89	32,06	2,18	1 056 346	116 027	488 671	1 661 044	36 552	5,19	35,7	467 873	923	468 796	425 934																				
1866	33 1/4	—	12 1/4	244 737	—	—	244 737	10 658 786	9 379 191	265 067 287	43,6	38,3	1083	675 040	1 877 156	15 937	2 568 133	75 980	10,49	28,12	2,17	1 335 943	42 056	483 789	1 861 788	39 525	5,46	37,6	316 146	—	316 146	532 947																				
Summa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26 953 645	—	—	—	—	13 658 153	1 308 169	6 730 073	21 696 395	—	—	—	3 603 457	16 588	3 620 045	2 999 925																				

* Die Preussische Bahn von Vienenburg nach Goslar wird Braunschweigerseits verwaltet und ist der Betrieb auf selbiger am 22. März 1866 eröffnet.

Dazu: 1) die dem Extrabaufonds überwiesenen	3 603 457	Dazu die Ausgabe für Neubaugegenstände	1 308 169
2) die dem Holzmindener Bahnbaufonds überwiesenen	669 500	Summa	4 308 094
3) der Bestand der Hauptcasse (Tab. XVII)	984 293	Davon ab: die Ausgabe für fremde Zwecke (Tab. VI, III)	85 408
	984 293	Reihen	4 222 686

XXI. Verhältnisse der Unterstützungsanstalt

für das nicht im Staatsdienste angestellte Eisenbahn-Personal im Jahre 1866.

	Ständige Mitglieder der Classe				Zeitige Mitglieder der Classe					Ueberhaupt
	I.	II.	III.	in Summa	I.	II.	III.	IV.	in Summa	
Anzahl aller Mitglieder, welche Beiträge geleistet haben	259	504	235	998	703	167	482	1 949*	3 301	4 299
Anzahl aller Mitglieder, für welche Unterstützungen gezahlt worden sind, und zwar:										
Krankengeld	70	111	19	200	189	38	50	537	814	1 014
Sterbegeld	2	8	2	12	4	3	5	25	37	49
Pension	2	7	2	11	—	—	—	—	—	11
Wittwengeld	13	26	36	75	—	—	—	—	—	75
Waisengeld	9	20	28	57	—	—	—	—	—	57
<i>Summa</i>	96	172	87	355	193	41	55	562	851	1 206
<i>Einnahme:</i>										
Geleistete Beiträge Thlr.	2 747	4 363	1 148	8 258	1 781	422	563	5 911	8 677	16 935
Capitalzinsen Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 365
Gewinn beim Ankauf von Landesschuldverschreibungen unter dem Nennwerthe Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 647
Varia Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
<i>Summa Einnahme Thlr.</i>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 953
<i>Ausgabe:</i>										
Krankengeld Thlr.	482	710	85	1 277	1 050	278	219	2 964	4 511	5 788
Honorar für Aerzte und extraordinäre Verpflegung Thlr.	—	—	—	556	—	—	—	—	2 572	3 128
Sterbegeld Thlr.	36	120	24	180	60	38	50	250	398	578
Pension Thlr.	86	228	58	372	—	—	—	—	—	372
Wittwengeld Thlr.	263	391	505	1 159	—	—	—	—	—	1 159
Waisengeld Thlr.	131	196	219	546	—	—	—	—	—	546
Zurückgezahlte Beiträge Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Summa Ausgabe Thlr.</i>	998	1 645	891	4 090	1 110	316	269	3 214	7 481	11 571
Ueberschuss der Einnahme über die Ausgabe . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 382
Das Vermögen der Anstalt betrug ultimo 1865 . . Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	92 128
Am Schlusse des Jahres 1866 daher Thlr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102 510
Krankheitstage, nach Procenten von den gesunden Tagen sämtlicher Mitglieder	—	—	—	1,65	—	—	—	—	2,91	2,59
Sterbefälle, nach Procenten der lebenden Mitglieder . .	—	—	—	1,2	—	—	—	—	1,12	1,14

* Die Anzahl der zeitigen Mitglieder IV. Classe ist nach den Beiträgen festgestellt, wie wenn diese Mitglieder das ganze Jahr hindurch in Arbeit gewesen wären.

XXII.

Maass-, Gewichts- und Münztabelle.

A. L ä n g e n m a a s s.

Eintheilung des braunschweigischen Längenmaasses.

Meilen.	Ruthen.	Fuss.	Zoll.	Linien.
1	1625 1	26000 16 1	12 1	144 12

Vergleichung des braunschweigischen mit fremden Längenmaassen.

braunschw.	preussisch.	französisch.	englisch.	Bemerkungen.
1 Fuss.	0,90922 Fuss.	0,28536 Meter.	0,93625 Fuss.	1 Fuss brschw. ist genau = 126½ Paris. Linien.
1 Ruthe.	1,2123 Ruthen. 14.5475 Fuss.	4,5658 Meter.	4,993 Yard. 14,98 Fuss.	
1 Meile.	0,985 Meilen. 1970 Ruthen. 23640 Fuss.	7,4194 Kilometer. 7419,4 Meter.	4,61 Meilen. 8114 Yard. 24342 Fuss.	1 Meile braunschw. ist = 1 deutschen oder geographischen Meile, wovon 15 einen Aequatorialgrad ausmachen.

Vergleichung einiger fremden mit dem braunschweigischen Längenmaasse.

preussisch.	braunschw.	französisch.	braunschw.	englisch.	braunschw.
1 Fuss.	1,0998 Fuss.	1 Meter.	3,504 Fuss.	1 Fuss.	1,068 Fuss.
1 Meile.	1,015 Meilen.	1 Kilometer.	0,1348 Meilen.	1 Meile.	0,217 Meilen.

B. G e w i c h t.

Eintheilung des braunschweigischen Gewichts.

Centner.	Pfund.	Neuloth.	Quint.	Halbgramm.
1	100 1	10 1	10 1	10

Vergleichung des braunschweigischen
mit fremden Gewichten.

braunschw. u. preussisch.	französisch.	englisch.
1 Pfund.	0,5 Kilogr.	1,1023 Pfd.
1 Centner.	50 Kilogr.	0,9842 Ctr. 110,23 Pfd.

Vergleichung einiger fremden mit dem braunschweigischen
Gewichte.

französisch.	braunschw. u. preussisch.
1 Kilogr.	2 Pfund.
100 Kilogr.	2 Centner.

englisch.	braunschw. u. preussisch.
1 Pfund.	0 9072 Pfd.
1 Centner.	1,016 Ctr.
1 Tonne.	20,32 Ctr.

C. M ü n z e.

Eintheilung der braunschweigischen Münze.

Thaler.	Groschen.	Pfennige.
1	30 1	300 10

Vergleichung der braunschweigischen mit fremden Münzen.

braunschweigisch.	preussisch.	französisch.	englisch.
1 Thaler.	1 Thaler	3,70 Franken.	0,1459 Pfund. 2,917 Schilling.
1 Groschen.	1 Silbergr.	12,33 Centimen.	0,0973 Schilling. 1,167 Pence.
1 Pfennig	1,2 Silberpf.	1 233 Centimen.	0,116 Penny.

Vergleichung einiger fremden mit der braunschweigischen Münze.

französisch.	braunschw.
1 Franken.	0,27 Thaler oder 8,1 Groschen.

englisch.	braunschw.
1 Pfund.	6,854 Thaler.

D. Maasse für mechanische Leistungen.

In den vorliegenden Betriebs-Resultaten ist zu verstehen unter dem Ausdrucke:

Achsmeyle	der Transport von 1 Wagenachse über die Entfernung von 1 Meile.
Personenmeyle	" " " 1 Person " " " 1 "
Centnermeyle	" " " 1 Centner " " " 1 "
Nutzmeyle	" " " 1 Zuge " " " 1 "